DER VERKEHR



JAHRBUCH DES
DEUTSCHEN WERKBUNDES 1914










LIBRARY
OCT 4 - 1962
UNIVERSITY OF TORONTO

JAHRBUCH DES DEUTSCHEN WERKBUNDES

1 · 9 · 1 · 4

1. BIS 20. TAUSEND

MIT 125 TAFELN UND ZAHLREICHEN BEILAGEN

DER VERKEHR



VERLEGT BEI EUGEN DIEDERICHS
IN JENA 1914

DRUCK DES TEXTES UND DES INSERATENANHANGES VON POESCHEL & TREPTE IN LEIPZIG / DER ABBILDUNGEN VON FISCHER & WITTIG IN LEIPZIG

INHALT

I

DEUTSCHE FORM IM WELTVERKEHR. Von Geh. Reg.-Rat Dr. phil. Peter Jessen, Berlin : 1
EINFLUSS VON ZEIT- U. RAUMAUSNUTZUNG AUF MODERNE FORMENTWICKLUNG. Von Prof. Peter Behrens, Neubabelsberg : : : : 7
STADTBAU UND VERKEHR. Von Dr. phil. Fritz Hoeber, Straßburg : : : 11
DIE STRASSE ALS KÜNSTLERISCHES GEBILDE. Von Architekt August Endell, Berlin : 18
HAUS ODER STRASSE? Von Architekt John B. Hambrook, Karlsruhe : : : 24
DER STILBILDENDE WERT INDUSTRIELLER BAUFORMEN. Von Architekt Walter Gropius, Berlin : : : : : : : : : : : : : : : : : 29
DER BAHNHOF. Von Karl Ernst Osthaus, Besitzer und Leiter des Museums Folkwang, Hagen i. W. : 33
GUTE U. SCHLECHTE ARBEITEN IM SCHNELLBAHNGEWERBE. Von Karl Scheffler, Berlin : 42
DIE ARCHITEKTUR DER FAHRZEUGE. Von Kunstmaler Ernst Neumann, Berlin : 48
PASSAGIERDAMPFER UND IHRE EINRICHTUNGEN. Von Professor Bruno Paul, Direktor der Unterrichtsanstalt des Kunstgewerbemuseums, Berlin : : 55
DAS KRIEGSSCHIFF. Von Korvettenkapitän Albert Scheibe, Friedenau : : 59
VERKEHR, GELD UND MÜNZKUNST. Von Professor Rudolf Bosselt, Direktor der Kunstgewerbeschule Magdeburg : : : : : : : : : : : : : : : : : : 67
BRIEFMARKEN. Von Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Max Schmid, Aachen : : 72
NORMEN. Von Geh. Hofrat Professor Dr. Wilhelm Ostwald, Groß-Bothen : : 77
6. JAHRESBERICHT DES DEUTSCHEN WERKBUNDES 1913/14. Von Dr. Ernst Jäckh, Berlin : 87
DIE WERKBUNDBEWEGUNG IN ÖSTERREICH. Von Hofrat Dr. Adolf Vetter, Direktor des K. K. Gewerbeförderungs-Amtes, Wien : : : : : : : : 102
BERICHT DES SCHWEIZERISCHEN WERKBUNDES : : : : : : 104

II

ABBILDUNGEN / TAFELN 1–122

VERKEHRSBAUWERKE, VERKEHRSMITTEL, STADTEBAU
BAHNHÖFE UND BRÜCKEN
LOKOMOTIVEN, EISENBAHNEN, WAGEN
LUFTSCHIFFE UND FLUGMASCHINEN
BOOTE, DAMPFER, KRIEGSSCHIFFE
HOTELS UND KAFFEES
GERÄTE, MÜNZEN

III

BEILAGEN UND ANZEIGEN

DER VORSTAND

des Deutschen Werkbundes vereinigt folgende Mitglieder:

Hofrat Peter Bruckmann in Fa. Peter Bruckmann & Söhne, Heilbronn a. N. ⟨1. Vorsitzender⟩
Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Hermann Muthesius, Nikolassee bei Berlin ⟨2. Vorsitzender⟩
Syndikus Dr. Ernst Jäckh, Berlin ⟨Geschäftsstelle⟩
Professor Peter Behrens, Neubabelsberg bei Berlin
Professor Dr. h. c. Theodor Fischer, Architekt, München
Gustav Gericke, Direktor der Linoleumfabrik »Ankermarke«, Delmenhorst bei Bremen
Geh. Reg.-Rat Prof. Jos. Hoffmann, Architekt, Wien
Dr. h. c. Friedrich Naumann, Reichstagsabgeordneter, Berlin
Professor Adelbert Niemeyer, München
Karl Ernst Osthaus, Besitzer und Direktor des Museums Folkwang, Hagen i. W.
Professor Bruno Paul, Direktor der Unterrichtsanstalt des Kunstgewerbemuseums, Berlin
Bürgermeister Carl Rehorst, Köln
Professor Richard Riemerschmid, Direktor der Kunstgewerbeschule München, Pasing bei München
Professor Alfred Roller, Direktor der Kunstgewerbeschule des K. K. Österreichischen Museums für Kunst und Industrie, Wien
Karl Schmidt, Direktor der Deutschen Werkstätten Akt.-Ges., Hellerau
Bernard Stadler, Paderborn
Professor Henry van de Velde, Direktor der Großh. S. Kunstgewerbeschule, Weimar
Dr. Soetbeer, Generalsekretär des Deutschen Handelstags, Berlin
Dr. Wienbeck, Hannover, Vertreter des Deutschen Handwerks- u. Gewerbekammertags

DIE GESCHÄFTSSTELLE

befindet sich: Berlin W35, Schöneberger Ufer 36a ⟨Fernsprecher: Amt Nollendorf 929⟩

DIE MITGLIEDERLISTE

wird als besonderes Heft herausgegeben, ebenso die SATZUNG des Deutschen Werkbundes; beides ist durch die Geschäftsstelle zu beziehen.

DEUTSCHE FORM IM WELTVERKEHR

VON PETER JESSEN

IN Boston bediente mich ein französischer Kellner aus Kanada. Er klagte darüber, daß in den Vereinigten Staaten so wenige Franzosen reisten. »Aber«, fügte er beruhigt hinzu, »für uns reist unsere Kunst. Betrachten Sie die Prachtsäle in diesem Hotel oder die Salons auf Ihren neuen deutschen Dampfern; da haben wir Franzosen jederzeit ein Stück Heimat um uns, das zu uns und für uns spricht.« Tags darauf hatte ich mit einem jungen Photographen zu tun, deutschen Namens und deutschen Stammes, dem Enkel eines Einwanderers aus Niedersachsen. Er verstand kein deutsches Wort und hatte von deutscher Kunstarbeit nur gehört, daß sie billig und schlecht sei. Einige hübsche Stücke aus Wiener Künstlerwerkstätten hatte er sich im Kaufhause als englische Ware erstanden.

Anders freilich die Gruppe begabter Architekten in Chicago, deren frische Kunst ich in den anmutigen Landhäusern und weitläufigen Parkbauten rings um ihre Stadt bewundert hatte. Sie kannten das junge Deutschland und seine neuen Kräfte so gut wie unsereins. Sie pflegten zu uns zu reisen nicht nur um Nürnbergs und Rothenburgs, sondern auch um Berlins und Münchens willen. Sie klagten, daß ihre Fachgenossen aus den östlichen Staaten sich noch immer auf der École des beaux-arts in Paris mit formalistischer Routine infizieren ließen, statt auf süddeutschen oder sächsischen Hochschulen die gesunde Luft unserer Zeit zu atmen und für Amerika zu nutzen. Voll tief empfundener Achtung sprachen sie vom deutschen Wollen und Können auf allen Gebieten.

Noch wissen unter uns viele, die es engstens angeht, nicht, wie nachdrücklich unsere junge Gestaltungskunst für uns wirbt und weiter, viel weiter hin werben könnte. Wir Fachleute und Kunstfreunde im Reich und den deutschen Nachbargebieten erleben diese Werbekraft heute bei jedem Besuche ausländischer Freunde. Die feinfühligen Skandinavier, die besonnenen Holländer, kluge Russen, gediegene Engländer und einige vorurteilsfreie Franzosen

suchen uns auf, um in unserer nationalen Arbeit neben allem sachlichen Gehalt auch den entschlossenen Willen zur Form zu studieren. Heute ruft uns der Fremde aus eigenem Antriebe zu sich, um von der neuen deutschen Ausdruckskunst durch Wort und Bild und Ausstellung zu hören und zu sehen. Wir haben unseren Platz an der Sonne erkämpft auch im Reiche des Auges. Es beginnt sich auch draußen zu lohnen, was wir zunächst in der Heimat für die Heimat bauen, bilden, organisieren.

Deshalb empfinden wir jedes zeitgemäße Werk deutschen Kunstfleißes als einen Zuwachs an deutscher Weltgeltung, jeden Fehlschlag als eine nationale Einbuße. Unsere Taten und unsere Fehler liegen ja so offen vor den Augen von Freund und Feind. Jeder Tag führt uns auf den Wegen des Weltverkehrs Tausende von Beobachtern ins Land. Wenn Russen und Franzosen, Nordländer und Welsche sich treffen wollen, müssen sie über deutsche Bahnen. Die große Masse dieser Reisenden baut sich ihr Bild von Deutschland aus den Eindrücken zusammen, die sie im Eisenbahnwagen, auf den Bahnhöfen und durch die Fensterscheiben des Zuges erhaschen. Dazu der Gasthof, die Restaurants, die Vergnügungslokale und die Straßen der Großstädte: wie viele, die da reisen, holen sich nur aus solchen Erfahrungen ihr Urteil über Länder und Völker. Darum ruht eine weittragende nationale Verantwortung auf allen, die über die Gestaltung der Wege und Stätten des Weltverkehrs Macht haben, im Größten wie im Kleinen.

Das Problem wirft sich schon jenseits unserer Grenzen auf. Ich fuhr kürzlich mit einem französischen Freunde von Paris nach Berlin. Wir stiegen am Nordbahnhof in einen preußischen Wagen. Ich erzählte unterwegs voll Stolz von unserem Entschluß, jede Äußerung deutscher Arbeit mit Geschmack zu durchdringen. »Auch eure Eisenbahnwagen?« fragte er lächelnd und wies auf die bekannte Normaldekoration an Decke und Wand unseres Abteils: oben auf bläulich-weißer Seidenmoiré-Tapete eine »müde Linie«, von einem Stümper erdacht, unten ein schülerhaftes Wandmuster in gelbbrauner Saucenfarbe: »Prüft man bei euch nur die Signalwärter und nicht die Bauräte auf Farbenblindheit?« Der Spötter wurde ernst, als ich ihm auf den jüngsten Bahnhöfen die sicheren Formen der Eisenhallen und mancherlei frische Bauten zeigen konnte, die wir dem Wetteifer freier und beamteter Künstler verdanken. Wird es uns Deutschen gelingen, dem Verkehr des 20. Jahrhunderts seine monumentale Form zu prägen? Oder wollen wir den Amerikanern den Ruhm

lassen, die eben in den festlichen Marmorhallen der Central Station von New York ein Wunder schlichter, großzügiger Innenkunst errichtet haben? Siegen wird, wer die mutigsten Persönlichkeiten ans Werk stellt.

Wir blickten auf jener Fahrt hinaus auf die Greuel der Streckenreklame, dieser Marodeure des Weltverkehrs. Ich dankte im Geiste den tapferen preußischen Regierungspräsidenten, die trotz unzulänglicher Waffen den Kampf gegen diesen Unfug aufgenommen haben. Aber noch steht in Dorf und Stadt an tausend Giebeln gemalt und geschrieben, wie arg dem deutschen Volke das 19. Jahrhundert die Augen verblödet und die Sinne verroht hat. Schämt euch vor dem Fremden, auch dem, der es bei sich zu Hause nicht besser treibt.

Dem reisenden Ausländer seine Eindrücke von Stadt und Land an den Augen abzulesen, ist eine nachdenkliche Unterhaltung. Er fällt in helles Entzücken vor den köstlichen alten Bergstädten und einheitlichen Dorfbildern. Da sollten wir uns besinnen, welch unersetzliches Kapital für den Verkehr auf eigenem Boden wir in den unverdorbenen Formen der alten Heimat besitzen. Welche Werte rauben wir uns und unseren Enkeln, wenn wir den Rhein und andere weltbewährte Reisewege dem geschmackvollen Fremden ungenießbar machen.

Es gibt Reisende, denen ein schlechtes Gasthaus und ein unbehagliches Zimmer eine ganze Stadt verleiden. Wir wollen mehr als Bequemlichkeit und Komfort, sie sind heute in Deutschland selbstverständlich geworden, sobald man sie bezahlen will. Heute ist das Hotel auch durch seine Raumgestaltung ein Gradmesser der Kultur. Viele Fremde sehen von unserer Wohnungskunst nichts als das, was sie in ihrem Gasthaus umgibt. Sie haben vor zwanzig Jahren den schäbigen Prunk belacht, der sich damals in den bescheidensten Gastzimmern breit machte. Heute ist in kleinere und mittlere Betriebe eine gediegene Sachlichkeit eingezogen. Aber leider herrscht in einem Teil der größten Häuser noch die charakterlose, internationale Vornehmtuerei, die unser Ansehen so bitter schädigt. Wie verderblich solche dienerhafte Protzenkunst für den Ruf des Landes werden kann, habe ich in Amerika erlebt. Die Hotels dort sind Muster des Komforts und der Organisation. Aber die banalen Imitationen abgestandener französischer Stilformen, die Gemeinarbeit architektonischer Routiniers und aufdringlicher Dekorationsgeschäfte haben mir von New York ab den niedrigsten Begriff von amerikanischer Innenkunst

mitgegeben. Ich hielt es nicht für der Mühe wert, amerikanische Innenräume aufzusuchen. Erst die Künstler von Chicago haben mich in ihren Privatbauten eines Besseren belehrt. Den Deutschen im Gasthofswesen müßte es nach deutschen Formen dringend verlangen, je mehr er sich aus der Rolle des Angestellten zum Besitzer emporringt. Wir können mit den großen Gesellschaften in Deutschland nicht sympathisieren, so lange sie auf unpersönlicher Mittelmäßigkeit beharren. Wir ehren dagegen die Inhaber und Leiter der vielen zeitgemäßen Restaurants aller Art, in denen das vielseitige Talent ernsthafter Künstler für deutsche Formensprache wirkt und wirbt. Denn in deutschen Formen müssen wir den Fremden auf deutschem Boden empfangen, sofern wir uns selber achten.

Diese Verkehrsmächte durften sich bisher darauf berufen, daß die größte deutsche Schiffahrtsgesellschaft es für richtig fand, ihre Gäste aus aller Herren Länder in Räumen zu beherbergen und zu unterhalten, die ein möglichst buntes Bild der internationalen Geschmackswirrnis zeichneten und dadurch jedem Fahrgast das zu bringen versprachen, was seinen Gewohnheiten zusagte. Das geschah mit besonderer Rücksicht auf die reichen Amerikaner. Aber auch Amerika wandelt sich. Wer drüben nur in den Millionenpalästen der Fifth Avenue von New York und in den Protzensälen der Riesenhotels verkehrt, mag glauben, dieser charakterlose Abglanz der Pariser Königsstile fülle den Nationalgeschmack der heutigen Amerikaner aus. Allein wer sich weiter umgesehen und umgehört hat, der weiß, daß auch in den Vereinigten Staaten die Männer und Frauen, die auf sich und die nationale Kultur halten, der abgestandenen Aufgüsse müde sind. In Boston hat die kultivierte Gesellschaft der alten Stadt die ausgedehnte Arbeit der jungen Arts and Crafts Society und ihrer frischen Kräfte warmherzig aufgenommen und gefördert. In Chicago und dem weiteren Westen stehen die vielen feinsinnigen Architekten längst nicht mehr im Banne der École des beaux-arts, sondern bauen in Land und Stadt, für private und öffentliche Zwecke, so gesund, zeitgemäß und folglich national, wie wir es in Deutschland nur wünschen können. Und in New York haben Künstler und Kunstfreunde mir immer wieder von dem anmutenden und imponierenden Eindruck gesprochen, den ihnen die neue deutsche Innenkunst auf dem »George Washington« und der »Kronprinzessin Cecilie« hinterlassen habe.

Daß einst unser Freund Heinrich Wiegand und der Norddeutsche Lloyd

mit weitem Blick und kunstfrohem Vertrauen der deutschen Form im Auslandsverkehr die Bahn gebrochen haben, ist eine patriotische Tat, die wir ihnen nicht vergessen werden. Andere sind ihnen für bescheidenere Aufgaben mit Glück gefolgt. Daß nun auch die Hamburg-Amerika-Linie, deren Drucksachen uns schon seit Jahren durch frischen Wagemut erfreuten, ihren Schiffsriesen, diesen Meisterwerken deutscher Stahlbaukunst, eine innere Struktur aus deutscher Gestaltungskraft einfügen will, darf uns mit freudiger Genugtuung erfüllen. Wir hätten es begrüßt, wenn schon der »Imperator« unter seinem stolzen Namen den neuen stolzen Geist in die Fernen getragen hätte. Jetzt aber knüpfen wir an die Bauten der nahen Zukunft frohe Hoffnungen.

Die neue deutsche Gestaltungskunst ist erprobt in zwanzigjähriger harter Arbeit. Die Männer, die einst als Jünglinge in oft überschäumendem Jugendmut Bresche schlagen mußten, stehen heute gereift und besonnen an der Spitze weitreichender Betriebe und Verwaltungen. Ob aus der Baukunst, aus den freien Künsten, aus dem Kunstgewerbe hervorgegangen, zielen sie heute in einer und derselben Gesinnung auf das Ganze der gestaltenden Kunst. Ihnen wachsen jüngere Talente nach für die seitherigen Arbeitsgebiete und für große neue Probleme. Daß alle diese Kräfte durch Anlage und Neigung verschieden sind, oft so verschieden, daß es dem Laien nicht leicht fällt, den gemeinsamen Grundzug herauszufühlen, ist ein Gewinn, so lange sie von sich selber und ihren Genossen Charakter, Willen, persönliche Verantwortung verlangen. Mögen sie auch im Dienste des Verkehrs die großen Aufgaben finden, deren auch die stärkste Begabung zu ihrer Vollendung nicht entraten kann.

Der deutsche Weltverkehr wird heute getragen von dem einheitlichen Willen der Nation. Wer als Knabe die Zeiten erlebt hat, da über den deutschen Schiffen noch nicht die deutsche Flagge wehte, wer als Jüngling unsere Hansastädte gekannt hat als Zollausland und in mißtrauischem Gegensatz gegen die Interessen des deutschen Binnenlandes, dem steht es als eine unserer gewaltigsten Leistungen vor Augen, wie im jungen Deutschland Nähe und Ferne, Bodenarbeit, Werkarbeit und Weltverkehr eins geworden sind. Wer so denkt, blickt mit Dank auf zu der starken Persönlichkeit, die dieser neuen Einheit unermüdlich Ausdruck geliehen hat durch Tat und Wort.

Jetzt sucht der deutsche Weltverkehr für seine großen Ziele den Ausdruck auch durch die Form, die eigene Form, die nur die deutsche Kunstkraft ihm

prägen kann. Dieses große Problem ist der Teilnahme aller Deutschen wert. Noch stehen unserer leidenschaftlichen Sehnsucht nach nationaler Gestaltung und ihren vielen rühmlichen Ergebnissen nicht alle Mächte und Persönlichkeiten des deutschen Lebens zur Seite. Eine so ernste, tiefgehende, im wahrsten Sinne vaterländische Bewegung kann auf die Dauer auch vor *der* Stelle nicht haltmachen, wo ein hochgemutes Herz für alle großen Fragen deutscher Gesittung, deutscher Weltmacht, deutscher Eigenart schlägt. Dort, wo der deutsche Weltverkehr den stärksten Halt, den weitesten Blick, den festesten Willen gefunden hat, dort muß auch sein Wunsch nach deutscher Form Widerhall finden. So mögen die jugendfrohen deutschen Schiffswimpel den neuen Geist über See und Land, in die Ferne und in die Heimat, in die Hütten und in das Kaiserschloß geleiten.

EINFLUSS VON ZEIT- UND RAUMAUSNUTZUNG AUF MODERNE FORMENTWICKLUNG

VON PETER BEHRENS

WENN von der Entwicklung der modernen Form gesprochen wird, so geschieht es aus der Sehnsucht nach einem eigenen Formausdruck unserer Zeit. Unsere Zeit hat die Einheitlichkeit in ihrer Formerscheinung noch nicht gewonnen, die die Bedingung und das Zeugnis zugleich für einen Stil ist. Welche Bedingungen mit einem heutigen Kunstwollen übereinstimmen, welches die Grundlagen für eine einheitliche Formsprache sind, ist uns nicht bekannt, sonst würden wir die Erklärung eines Stiles für unsere Zeit geben können. Ein Stil ist nur im Rückblick und in genügend weitem Abstand von einem in sich abgeschlossenen Zeitabschnitt erfaßbar. Wissen können wir nur, daß es niemals eine einzige Bedingung, sondern ein Komplex von materiellen und ideellen Bedingungen war, der die stilgebende Formgestaltung bestimmte.

Zweifellos sind Zeit- und Raumausnutzung von sehr bestimmendem Einfluß auf die Form, so gut wie es die Konstruktionsart und das Baumaterial ist. Aber ebensowenig wie diese sind jene allein entscheidende Grundursachen, sondern sie gehören zu dem gesamten Bedingungskomplex, der den einheitlichen Formausdruck auch eines kommenden Zeitabschnittes bestimmen wird. Vielleicht sind sie, weil sie die praktische Seite unseres Lebens betreffen, greifbarere und weniger bestreitbare Grundursachen, und außerdem sind Zeit und Raum Begriffe, die einer psychischen Weltauffassung nahe stehen.

Zeit- und Raumausnutzung könnte man ihrer Wirkung nach als das rhythmische Prinzip bei der Formgestaltung auffassen. Rhythmik ist eigentlich ein Zeitmaß, ein Maß der Bewegung. Aber es erscheint berechtigt, diese Bezeichnung auch für die bildende Kunst in Anspruch zu nehmen, wenn man geneigt ist, sie nicht als etwas Starres, sondern als etwas organisch Lebendiges aufzufassen.

Wir empfinden einen anderen Rhythmus in unserer Zeit als in einer der vergangenen. So ist es auch eine rhythmische Auffassung, wenn wir sagen, daß unsere Zeit schneller dahineilt als die unserer Väter.

Eine Eile hat sich unserer bemächtigt, die keine Muße gewährt, sich in Einzelheiten zu vertiefen. Wenn wir im überschnellen Gefährt durch die Straßen unserer Großstädte jagen, können wir nicht mehr die Einzelheiten der Gebäude gewahren. Ebensowenig können vom Schnellzug aus Städtebilder, die wir im schnellen Vorbeifahren streifen, anders wirken als nur durch ihre Silhouette. Die einzelnen Gebäude sprechen nicht mehr für sich. Einer solchen Betrachtungsweise unserer Außenwelt, die uns in jeder Lage bereits zur steten Gewohnheit geworden ist, kommt nur eine Architektur entgegen, die möglichst geschlossene, ruhige Flächen zeigt, die durch ihre Bündigkeit keine Hindernisse bietet. Wenn etwas Besonderes hervorgehoben werden soll, so ist dieser Teil an das Ziel unserer Bewegungsrichtung zu setzen. Ein übersichtliches Kontrastieren von hervorragenden Merkmalen, zu breit ausgedehnten Flächen oder ein gleichmäßiges Reihen von notwendigen Einzelheiten, wodurch diese wieder zu gemeinsamer Einheitlichkeit gelangen, ist notwendig.

Die Neuanlage einer Stadt oder eines Stadtteiles hat, im Gegensatz zum mittelalterlichen Prinzip der unregelmäßig geführten gewundenen Straßen und der idyllisch winkligen Platzausbildungen, nach vorgefaßtem großzügigen Plane mit breiten, weithin durchgeführten graden Straßen zu geschehen. Nicht das mittelalterliche malerische Idyll wird uns als erstrebenswertes Schönheitsbeispiel dienen, sondern eher die axialen Anlagen des Barockzeitalters werden der Baukunst unserer Tage verwandt erscheinen. So werden auch nicht Brücken, die einen ungehinderten Verkehr über einen breiten Strom vermitteln sollen, an beiden Seiten durch Vertikalbauten abzuschließen sein, vielmehr haben wir das Bedürfnis, die Brückenenden als Ausfahrt- und Anfahrtstraßen platzartig zu erweitern.

Und wenn eine nach diesen Grundsätzen behandelte Architektur städtebaulich die stärkste Wirkung verspricht, so kommt sie auch den neuzeitlichen Gebäuden selbst und vor allem ihrer inneren Anordnung am besten entgegen. Handelt es sich doch bei den umfangreichen Geschäftshäusern der Großstädte auch im Innern um Verkehr, auch hier um Zeit- und Raumausnutzung. Wird der Zweck eines solchen Hauses, der durch die Hauptbedingungen (größte

Helligkeit der inneren Räume, die fortdauernde Änderungsmöglichkeit ihrer Größe und ihres Formats, ungehinderte Kommunikation und volle Ausnutzung der bebauten Fläche durch Arbeitsplätze) bestimmt wird, als künstlerisches Motiv genommen, so wird auch hier das rhythmische Prinzip zu dem edelsten Formausdruck führen, der durch die abgewogene Proportion geschaffen wird. Gleichzeitig aber wird durch das Erkennen dieser rhythmischen Grundbedingungen typische Architektur entstehen. Den Typus zu finden ist doch in aller Kunst, und nicht zuletzt in der Architektur, ein hohes Ziel. Nicht nur das einzelne Haus wird eine typische Gestalt annehmen, sondern die Stadtteile und Städte selbst.

Zunächst wird die innere Geschäftsstadt immer mehr einen ausgesprochenen Charakter erhalten. Die Zeit- und Raumausnutzung wird von selbst dazu führen, die Häuser so hoch wie möglich aufzuführen. Der Nutzen des amerikanischen City-Prinzips mit seinen überhohen Geschäftshäusern ist für jeden erwiesen, der dort Geschäfte erledigt und den Vorteil der durch diese Bauart gegebenen allgemeinen Nachbarschaft schätzen gelernt hat. Aber auch in ästhetischer Beziehung sind es gerade diese Häuser, die im neuen Lande den stärksten Eindruck hervorrufen. Durch ihre kühne Konstruktion tragen sie den Keim einer neuen Architektur in sich. Und diese Höhenentwicklung ist nicht nur für das einzelne Haus von Bedeutung, sondern vor allem im städtebaulichen Sinne. Eine Stadt soll doch in städtebaulicher Beziehung als ein geschlossenes Architekturgebilde aufgefaßt werden. Einer Großstadt, die sich bis zur Unübersichtlichkeit ausdehnt, wird im raumästhetischen Sinne nicht mehr mit der gewiß anerkennenswerten Anlage von Plätzen allein geholfen. Auch wird die Wirkung eines Kirchturmes für das Gesamtbild in einer übermäßig flachgestreckten Ausdehnung versagen. Auch eine Stadtanlage verlangt nach Körperlichkeit und Silhouette, die nur in der Zufügung von kompakten, vertikalen Massen gefunden werden kann.

Wenn so die Geschäftsstadt ihr typisches Gepräge erhält, so ist nichts natürlicher, als daß die den großen Städten vorgelagerten Vororte zu einer Landhauszone werden, deren Bauart im Gegensatz zum Vertikalismus der inneren Geschäftsstadt horizontal charakterisiert ist. Ist es ein berechtigter Wunsch, in der inneren Geschäftsstadt keine Zeit durch das Zurücklegen langer Wegstrecken zu verlieren, sondern alle Geschäftsgelegenheiten in schnell erreichbarer Nähe zu haben, so ist das Verlangen, nach beendeter Geschäftszeit durch

immer zu verbessernde Verkehrsmittel in die große freie Natur hinauszustreben und sich hier in erweiterter Freiheit ergehen und wohnen zu können, ebenso berechtigt.

Man darf im Wesen der Architektur die Hauptmerkmale von allem Formschaffen erkennen. Ihr passen sich willig alle anderen Formäußerungen des Lebens an. Darum wird der Rhythmus, der eine zeitgemäße Architektur bestimmt, auch die übrigen Formen, die unsere Umgebung bilden, beeinflussen, in erster Linie natürlich die Dinge, die mit dem Verkehr in unmittelbarem Zusammenhange stehen. So ist es bereits selbstverständlich, daß wir die Schönheit eines Schiffes, einer Lokomotive oder eines Automobils nicht in ornamentaler Hinsicht, sondern nach der Schnittigkeit ihrer Linien beurteilen.

»Nichts ist ordinärer als Eile.« Dennoch eilen wir alle. Der Grund hierfür ist materiell nicht zu erklären. Auch die früheren Zeitalter hatten große Aufgaben zu erfüllen: ob größere als das unsrige, soll nicht entschieden werden. Auch unser menschliches Lebensalter ist so lang wie die in früheren Jahrhunderten waren, es liegt also eigentlich kein Grund zur Überstürzung vor. Die Hast ist durch den Rhythmus unserer Zeit bedungen und psychischer Ursache. Sie ist eine elementare Grundlage unseres Schaffens, aber sie wurde noch nicht zur kunstgemeisterten kulturellen Form. Sie ist noch von parvenühafter Art und wir sind noch nicht mit ihr fertig geworden: für die uns notwendige Lebensart ist noch nicht die veredelte Lebensform gefunden. Eine so elementare und allgemeine Eigenschaft einer Zeit kann nicht bekämpft werden durch romantische Erwägungen, die Beschaulichkeit predigen. Es handelt sich jetzt darum, eine ernste und entschlossene Stellungnahme zu den Anforderungen unserer Zeit zu nehmen. Es ist müßig, sich über das Plakathafte aufzuhalten, aber ein Kulturfortschritt, die schreienden Farben und bizarren Linien harmonisch zu ordnen. Es ist philiströs, den schnellen Wechsel der Mode zu verachten, aber klug, den volkswirtschaftlichen Nutzen, der durch die Abwechslungsfreude gegeben ist, zu erkennen und diese zu genießen. Die neue Zeit, die manchen Stimmungsreiz träumerischer Behaglichkeit verweht hat, stellt neue Aufgaben an die Kunst, die zu einer einheitlichen großen Erfüllung gelangen, wenn wir die rhythmische Schönheit dieser Zeit erkennen.

STADTBAU UND VERKEHR

VON FRITZ HOEBER

I

BEI der Behandlung des Themas »Stadtbau und Verkehr« muß man sich von vornherein über den architekturgeschichtlichen Gegensatz klar werden zwischen der alten Innenstadt, der City unserer heutigen Großstädte, und der ringsum sich ihr anschließenden neuzeitlichen Außenstadt, den Vorstädten der Biedermeierzeit. Ökonomisch stellt sich die Innenstadt durchaus als *Stadtwirtschaft* dar, was sich auch in der Anlage ihrer Verkehrswege ausprägt: von den Toren der Stadtmauer aus laufen die Hauptgassen nach dem zentralen Markt, um die notwendigen Rohstoffe aus dem ländlichen Weichbild einzuführen. Zwischen die Hauptgassen hängen sich, nach dem Grundsatz der kürzesten Verbindung, die Zwischengäßchen ein. Vollständig fehlen die für unsere heutigen Großstädte so wichtigen Peripherie- und Diagonalstraßen, diese die Gesamtanlage durchquerenden, breiten Verkehrsadern. — Die alte Stadt besaß keinen Durchgangs-, sondern nur einen Lokalverkehr: in gemäßigtem Tempo schlendert er von Haus zu Haus, von Gasse zu Gasse, und dieser langsame Schritt des *Fußgängers* spiegelt sich auch in der Bildung der Straßenwände der Altstadt wider, in den länglich schmal geschnittenen Hausfronten, die sich als liebevoll detaillierte Einzelwesen in langsamem Wachstum aneinander reihen. — Im Gegensatz zu dem Architekturbild der Vergangenheit, als dessen reales Substrat der Fußverkehr erscheint, hat das durcheilende Tempo unserer neuzeitlichen, unerhört beschleunigten Verkehrsmittel sich seinen entsprechenden stadtbaulichen Ausdruck in großzügig horizontalisierten Wandeinheiten geschaffen, in denen das Einzelhaus nur noch wenig bedeutet, in spontan entstandenen Großblöcken, die die soziale Organisierung einer modernen werktätigen Rasse veranschaulichen.

Die Erweiterung der in sich geschlossenen Innenstädte erfolgt nun im Lauf des 19. Jahrhunderts bekanntlich so, daß die aus den Toren herausführenden Landstraßen in ihrer ursprünglichen Breite als die Verkehrsadern der neuen Außenstadt ausgebaut werden. Verbunden werden sie durch das sich nach und nach differenzierende Netz der peripherischen und Wohnstraßen. — Wie so

oft bei der Entstehung der neuzeitlichen Industriewirtschaft, wurden auch hier die gestaltenden Kräfte von der ungeahnten Schnelle der jüngsten Entwicklung überrascht: in der Außenstadt hatte man sämtliche Straßen in gleichmäßiger Breite schematisch angelegt. Als nun der moderne Durchgangsverkehr über sie hereinbrach, stellten sich die alten Landstraßen, die Hauptverkehrsadern, als zu schmal, die verkehrsarmen Seiten- und Wohnstraßen als viel zu breit bemessen heraus. Am stärksten aber traf dieses neue Verkehrsdilemma die alte Innenstadt selbst: da diese, wie erwähnt, auf den Durchgangsverkehr mit schnellfahrenden Fuhrwerken keineswegs eingerichtet war, machten sich gerade hier die Verkehrsstauungen zuerst fühlbar. Mit einer Brutalität sondergleichen wurden nun Straßendurchbrüche durch die architektonisch wertvollsten Teile der Altstadt gelegt, sehr selten nur mit jener an der großen stadtbaulichen Überlieferung des Barock geschulten Monumentalität, wie sie Hausmanns berühmte Pariser Stadterneuerung der 60er Jahre verkörpert.

Auf welche Art läßt sich der Widerstreit zwischen den modernen großstädtischen Verkehrsanforderungen und der Erhaltung des historischen Altstadtbilds befriedigend lösen? *Cornelius Gurlitt* ist für eine grundsätzliche Wahrung des geschichtlich bedingten Verkehrscharakters der Innenstadt eingetreten: dem alten Stadtkern soll jeder Durchgangsverkehr ferngehalten werden, auf einer breiten Ringstraße ist er herum- und abzuleiten (Beispiele: Wien, Genf). Freilich wird eine solche radikale Maßregel bald den geschäftlichen Rückstand der künstlich konservierten Innenstadt im Gefolge haben. — Deshalb verdient ein zweites Mittel den Vorzug, das die zentrale Verkehrsstauung bei ihrer Wurzel packt, bei der Häufung zu vieler Anziehungspunkte des Verkehrs in der City: eine über das ganze Stadtgebiet sich erstreckende *Verteilung* der wichtigsten »Zentralanstalten«, vielleicht die Schaffung mannigfacher Gebäudekomplexe von individualisiertem Charakter, je ein Forum der Staatsregierung, der Stadtverwaltung, der Banken mit der Börse in der Mitte, der Wissenschaft mit der Universität, mit Fachinstituten und der Bibliothek, Märkte für den Lebensmittelbedarf, Fora oder Straßenzüge der verschiedenen Detailgeschäfte usw. — alle diese Anlagen unter ausgleichender Berücksichtigung sämtlicher Quartiere — das erscheint im Sinn einer in jeder Beziehung gesunden stadtbaulichen Entwicklung als wünschenswert.

Der hier verwirklichte Gedanke der *Entlastung der City* gibt den richtigen Hinweis, wie die nicht ganz zu umgehenden Straßendurchbrüche in

der Altstadt auszuführen sind: nicht durch Verbreiterung der bestehenden alten Gassen, der meist wertvolles Denkmalsgut zum Opfer fällt, sondern durch Anlage von *Verkehrsparallelen.* Auf der Stadtbauausstellung Großberlin 1909 war so der sehr erwägenswerte Vorschlag in mehreren Plänen zu sehen, die verkehrsüberlastete Leipziger Straße durch doppelte Parallelen nördlich und südlich zu unterstützen: diese sollten den Durchgangsverkehr der schnellen Fuhrwerke aufnehmen, während die Leipziger Straße sich auf den Lokalverkehr der Fußgänger und Käufer beschränken müßte.

Wie sind nun am besten solche Straßendurchbrüche auszuführen? — Heute hat man sich wohl allgemein in der noch vor einigen Jahren akuten Meinungsverschiedenheit, ob *gerade oder krumme* Straßen den Vorzug verdienen, auf eine *individualisierende* Behandlung jeder einzelnen Situation geeinigt: die gerade Straße als der Ausdruck eines gerade aufs Ziel gerichteten Verkehrswillens wird stets für die großen Ausfallsstraßen, die Hauptadern des Durchgangsverkehrs, angebracht sein. Im Stadtinnern und in mäßiger Längenausdehnung erscheint sie überall da am Platz, wo *architektonische Monumentalität* zu fordern ist. Allenthalben darf die gerade Straße aber ebensowenig verwandt werden wie die krumme, der eine *unhistorische* Bauromantik den Vorzug einräumen zu müssen glaubte, da tatsächlich auch die mittelalterlichen Stadtpläne, die gewachsenen sowohl wie die gegründeten, viel rationaler sind als man gewöhnlich annimmt.

Die *Breite* der durchzubrechenden Straßen bestimmt sich danach, ob man sich für eine ausgesprochene Verkehrs- oder für eine ausgesprochene Geschäftsstraße entscheiden will: erstere kann bekanntlich, in Hinblick auf die zukünftige Entwicklung, kaum breit genug angenommen werden; letztere muß in ihrer Breite immer noch die Möglichkeit wahren, von jedem der beiden Fußsteige aus auch die Schaufenster der gegenüberliegenden Straßenseite zu beobachten. — Eine Überwölbung der Fußsteige durch Arkaden kann ein Kunstmittel darstellen, bei relativ eng aneinandergerückten Straßenwänden breite Verkehrsflächen für Trambahnen und Fuhrwerke zu erhalten.

Bei Knotenpunkten des Verkehrs gilt es vor allem, auf gut zu bebauende Blockgrundrisse zu achten und jene scharfen Ecken zu vermeiden, die regelmäßig bei Straßendurchbrüchen entstehen: *A. E. Brinckmann* empfiehlt deshalb, Straßenkreuzungen nicht in einem einzigen Punkt zusammenzurücken,

sondern sie regelmäßig durch einen dazwischengesetzten Straßenabschnitt auseinanderzuhalten.

Eine andere sehr nachahmenswerte Lösung hat der englische Stadtbau in der Form des »Circus« ausgebildet, d. s. Kreisplätze an gehäuften Straßenkreuzungen von zwingendster architektonischer Wirkungseinheit. — Verkehrsknotenpunkte oder vielmehr -einschnürungen bedeuten auch die als Verkehrshindernisse von dem rohen Utilitarismus des 19. Jahrhunderts geschmähten alten Stadttore. Mit künstlerischer Vorsicht lassen auch sie sich durchaus den modernen Bedürfnissen dienstbar machen: ein seitlicher überwölbter Durchbruch neben dem Tor wird alle Verkehrsansprüche befriedigen und trotzdem den baulichen Zusammenhang, die innere Daseinsbegründung des Stadttors wahren.

II

ALLER moderner Stadtbau hat von der Regelung der *Eisenbahnfragen* auszugehen. Wie sehr das 19. Jahrhundert hier die Lösung versäumt hat, wird sich noch lange in unsern Großstädten aufs unangenehmste geltend machen, wo Straßenarchitektur und Bahnlinien als zwei feindliche Bestandteile in ewigem Kampf miteinander liegen. — Die Bahnhöfe aus der ersten Zeit der Eisenbahnen, der Mitte des vorigen Jahrhunderts, sind als Kopfstationen dicht an den alten Stadtkern gerückt und zerreißen die Außenstadt in lauter unzusammenhängende Sektoren. Die meisten der stadtbaulichen Reformpläne suchen daher diese breiten Geleisstreifen wieder aus dem Herzen der Stadt zu entfernen, sei es durch Hinausverlegung, sei es durch eine unterirdische Führung der Bahntrace von der Stadtgrenze bis zum Zentrum. — Grundsätzlich ist man von jener einstigen Begeisterung für Zentralbahnhöfe und Kopfstationen heute wieder abgekommen, nicht nur wegen des hier sich sehr erschwerenden Durchgangsverkehrs, sondern auch wegen der ungleichmäßigen Berücksichtigung eines einzelnen Stadtteils: in der modernen Riesenstadt ist der Bahnhof aus einer Zentralanstalt zu einer Verteilungsanstalt geworden.

Die Verbindung der über das ganze äußere Stadtgebiet verteilten Bahnhöfe haben die Stadtbahnen, Untergrundbahnen, Hochbahnen, Straßenbahnen, zu bewerkstelligen. Auch sie wirken vorerst zumeist noch als unharmonischer Fremdkörper im Stadtbild. Bei den Fernbahnhöfen ist die Niveaugleiche des breit einschneidenden Bahnkörpers mit dem von ihm unterbrochenen Straßennetz das Mißliche. Bei den hochgelegten Stadtbahnen mußte man die Niveau-

gleiche schon aus Sicherheitsgründen aufgeben. Stadtbaulich ist aber mit einer rohen Dammanlage noch wenig gewonnen, wenn z. B. die Linienführung der Bahn ohne ästhetische Rücksicht durch die Häuserblöcke gerissen wird, so daß der Reisende den unerfreulichen Anblick in allerlei Hinterhofselend zu genießen hat. — Deshalb seien für die *Anlage städtischer Hochbahnen* folgende Grundforderungen aufgestellt: 1. Blockdurchschneidungen sind stets zu vermeiden. 2. Der Bahndamm ist, womöglich auf beiden Seiten, von Straßen einzufassen. 3. Seine Böschung ist mit Grün zu bepflanzen, oder, noch besser, der Damm ist in seiner ganzen Länge in einen Promenadenstreifen einzubetten. — Trotz solcher Verkleidung wird aber immer noch die städtische Hochbahn als ein brutales Nützlichkeitsprodukt erscheinen und kaum, in einem strengern Sinn, zur Stadtschönheit beitragen können, so daß man zu der Ansicht gelangt, je mehr man die Stadtbahn *verschwinden* läßt, desto besser ist es für die Stadt als baukünstlerischen Organismus: darum erhebe man sie nicht auf einen Damm, sondern versenke sie im Gegenteil in einen Bodeneinschnitt, oder löse das Problem in folgerichtigster Weise durch die Anlage einer *Untergrundbahn.* In der Tat stellt diese die einzige Schnellbahnart dar, der in der modernen Großstadt aus technischen, ökonomischen (man bedenke die Bodenpreise der City!) wie auch ästhetischen Gründen die Zukunft gehört. — Vor allem verlangt die Untergrundbahn auch keine kostspieligen Bahnhofshochbauten: die Pariser Chemin de fer métropolitain ist hierin konsequenter gewesen als die Berliner Hoch- und Untergrundbahn, die repräsentative Aufbauten nicht ganz missen wollte. Die besten Stadtbahnhöfe hat *Otto Wagner* für die Wiener Hochbahn geschaffen, Bauten, deren flächiger Horizontalismus sowohl die vorherrschende Fahrtrichtung zum Ausdruck bringt, als sich auch mit den umgebenden Häuserzeilen in baukünstlerischem Einklang befindet. —

Für die eigentlichen *Straßenbahnen* ist in neu angelegten breiten Avenuen durchaus ein eigener Bahnkörper, am besten in der Mitte, zu verlangen: wächst der Verkehr, so läßt sich mit Leichtigkeit die Trace unterirdisch verlegen, und die Straße selbst hat an ausnutzbarer Verkehrsfläche gewonnen. Die Differenzierung der großen Verkehrsstraßen in besondere Automobilstraßen, in Fahrdämme für Wagen, in Radfahrer- und Fußgängerwege, erscheint mit Recht immer mehr in den modernen Stadtplanungen. Eine Straßenbahnart, die so gut wie keine Bodenfläche beansprucht, die Schwebe-

bahn, ist bis heute noch nicht über die ästhetische Primitivität einer Not-standsanlage gediehen.

III

BIS zum Beginn der neuzeitlichen Technik bedeuteten die *Wasserstraßen,* die Flüsse, Kanäle, Seen, durchaus gleichwertige Verkehrswege wie die auf dem Land: die Grundrißentwicklung der modernen Städte nach dem Radial-system hat bewirkt, daß heute der Strom größtenteils außerhalb der Stadt, nicht aber in ihr fließt. Die Anlage der Flußquartiere als Netz paralleler Straßenzüge ist Voraussetzung für eine Ausnutzung der Stromufer in ver-kehrstechnischer wie baukünstlerischer Beziehung.

Die Flußufer gehören der Allgemeinheit. Sie dürfen nicht an Private ver-äußert werden und sind unter Denkmalsschutz zu stellen. Wie alle Rinnsale, die die schematische Stadtplanung des verflossenen Nützlichkeitsjahrhunderts unterdrückt hat, sind auch die Ufer breiter Ströme am besten mit Grün-streifen einzufassen, mit Promenadenwegen in hygienisch durchlüfteter Lage, welche den Stadtkern mit den größern Baumbeständen des Stadtweichbilds verbinden können. Für die Stromufer erscheint keine offene Bebauung mit kleinen Einzelvillen passend, vielmehr zusammenhängende Blöcke großer Stockwerk-häuser, die in ihrer Masse ein gleichwertiges Gegengewicht zu dieser breitesten Straße der ganzen Stadt darstellen. Eine höhergeschossige Rand-bebauung der nach dem Fluß zu liegenden Blockseiten empfiehlt sich hier grundsätzlich. Rhythmische Auflockerung der Blöcke können nischenartige Einsprünge ihrer Uferflucht gewähren, ein Mittel, um zugleich einer noch größern Zahl von Anwohnern die schöne Aussicht auf den Fluß zu verschaffen.

Was man als Aufgabe der Stadtbaukunst bezeichnet hat, plastische Bau-massen und räumlich wirkende Straßen und Plätze miteinander und durch-einander zu bilden, gilt für den Fluß im Stadtbild in erhöhtem Maß: er soll gewissermaßen »trennend verbinden«. Die Verbindungen geben seine *Brücken,* die einen Massenzusammenhang zwischen den Uferbauten herstellen. Wie in jedem Kunstwerk, gilt es auch hier sich zu entscheiden, *was* man als architek-tonische Dominante annehmen will, das Trennende des Flusses oder das Verbindende der Brücken: ist der Fluß schmal, wie in Paris die Seine, so werden die Steinmassen der Uferbauten und der sich hinüberwölbenden Brücken die Hauptrolle spielen; ist er dagegen breit, wie der Rheinstrom bei Köln oder Düsseldorf, so wird die Brücke ihm gegenüber verschwinden

müssen. In ersterm Fall erscheint der massive Steinbau am Platz, im zweiten Fall eine durchsichtige, leicht wirkende Eisenkonstruktion von graziöser Linienführung. Als völlig sinnlos sind dagegen jene Zwitterbildungen zu vermeiden, die an eine lineare Eisenbrücke mächtige Brückenköpfe in Form mittelalterlicher Burgenbauten setzen.

DAS schwierige Problem von Stadtbau und Verkehr kann nur eine großzügige *Bebauungspolitik* mit Erfolg behandeln, die unter Voraussicht aller zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten das in Betracht kommende Gebiet so weit wie nur irgend denkbar annimmt: Zweckverbände nach Art des für Großberlin bestehenden sind allenthalben zu schaffen, besondere Verkehrskammern zu errichten, und beide dürfen natürlich nicht mit ihren Bestrebungen an den Landesgrenzen der deutschen Einzelstaaten haltmachen (vgl. z. B. die Interessengemeinschaft des preußischen Frankfurt a. M. mit dem hessischen Offenbach). Solche Kammern und Verbände schaffen die Möglichkeit zu einer Zentralisation großer, vorwiegend städtischer Siedelungsgebiete und in vielen Fällen damit die Vorstufe zu einer umfassenden Eingemeindungstätigkeit. Dadurch daß nun diese eingemeindeten Orte in beschränkter Selbstverwaltung eine beträchtliche Selbständigkeit im städtischen Gesamtorganismus sich bewahren und, wie das oben gefordert wurde, nicht in allem und jedem auf das Stadtzentrum, die ohnedies überlastete City, angewiesen sind, können sich die Dezentralisation im Innern der Stadt und die Zentralisation nach außen der benachbarten Städte untereinander in glücklichster Weise ergänzen. —

Die symmetrische Ausgeglichenheit des Stadtorganismus ist Voraussetzung aller Einzelbebauung: heute hat man wieder, im Gegensatz zu der Praxis des 19. Jahrhunderts, die Richtigkeit der alten Architekturforderung eingesehen, *typische Hausformen* in plastisch geschlossenen Blöcken zusammenzufassen, dagegen die *Straßen* selbst nach Situation, Verkehr, wirtschaftlicher und künstlerischer Absicht untereinander zu *individualisieren.* Nur diese Art vermag dem großstädtischen Verkehr den richtigen Hintergrund zu geben, insofern dessen fluktuierender Ruhelosigkeit die rhythmisch gebändigte Einheit einer ästhetisch würdevollen Straßenarchitektur entgegengestellt werden soll.

DIE STRASSE ALS KÜNSTLERISCHES GEBILDE

VON AUGUST ENDELL

STRENG genommen kann man den Städtebau nicht als eine Kunst bezeichnen. Davon könnte nur die Rede sein, wenn ein einzelner Straßenanordnung und Architektur zugleich in Händen hätte, und wenn ein einziger leitender organisierender Geist eine Stadt im Zusammenhang aufbauen könnte. Das wird natürlich nur in den allerseltensten Fällen vorkommen, in Wirklichkeit sind es nur allzuviel Faktoren, die eine Stadt hervorbringen, und die leider, wie die Verhältnisse nun einmal liegen, sich nicht gegenseitig fördern, sondern sich eher behindern, von verschiedenen Grundsätzen ausgehen, und da sie über ihre eigenen Grundsätze nicht vollkommen im klaren sind, sich auch nicht verständigen können, und eben darum nichts in sich Zusammenhängendes hervorbringen können. Darum scheint eine Klarlegung der treibenden Kräfte sehr nötig.

Drei Hauptkräfte sind es in erster Linie, die die Ausbildung unserer heutigen Städte bedingen: der Bebauungsplan, der von den Gemeinden aufgestellt wird, die Baupolizeiordnungen, die vom Staat ausgehen und deren Befolgung von ihm überwacht wird, und letztens der Architekt, der seinerseits von vielen Einflüssen abhängig ist: von seinem Bauherrn, von den vorhandenen Mitteln und von dem herrschenden Geschmack. Es ist nun sehr zu beklagen, daß die von der Behörde gegebenen Bedingungen nicht einheitlicher Natur sind, sondern teils von dem Staat, teils von der Gemeinde festgelegt werden und infolgedessen sich der Architekt von vornherein oft ganz verschiedenen Tendenzen gegenüber sieht, die miteinander auszusöhnen der Architekt um so weniger in der Lage ist, als die Ausführungsbeamten keinerlei Bewegungsfreiheit haben und daher auch dort nicht von der Norm abgehen können, wo ihnen die schädlichen Folgen vollkommen klar sind. Es wäre dringend zu wünschen, daß Bebauungsplan und Bauordnung, sowie die Überwachung ihrer Durchführung von einer einheitlichen Behörde ausgingen, und daß die überwachenden Beamten innerhalb gewisser Grenzen das Recht hätten, von den festgelegten Normen abzugehen.

Im allgemeinen verspricht man sich zu viel von dem *Bebauungsplan.* Die zahlreichen Wettbewerbe für Stadtpläne beweisen das. Aber gerade wenn man die Ergebnisse dieser Wettbewerbe prüft, sieht man deutlich, daß ein Bebauungsplan an sich nichts Entscheidendes für den künstlerischen Städtebau bedeuten kann. Der Bebauungsplan gibt Möglichkeiten, aber er schafft noch keine Stadt, und so pflegt denn auch bei den Wettbewerben nicht der wirkliche Plan das Ausschlaggebende zu sein, sondern die hübsche Vogelperspektive, die natürlich das Auge viel leichter anzieht als der nackte Plan, dessen Wert nur durch eine Reihe von verwickelten Überlegungen festzustellen ist. Und ich möchte fast behaupten, daß bei einem Bebauungsplan künstlerische Momente noch gar keine Rolle spielen sollten. Ein Bebauungsplan sollte weiter nichts sein, als eine vernünftige, praktisch brauchbare, wirtschaftlich und technisch gesunde Verkehrsleitung, ohne die sogenannten künstlerischen Erwägungen, die eine so große Rolle in der neueren Literatur einnehmen. So wenig ich glaube, daß Kunst von selber entsteht, wenn man nur praktisch, technisch und wirtschaftlich vernünftig baut, so glaube ich doch, daß beim Bebauungsplan weitaus das wichtigste das rein sachliche Bedürfnis ist. Jedenfalls sollte man sich immer klar bleiben, ob eine Form aus rein sachlichen Erwägungen oder künstlerischen Erwägungen gewählt wird, denn nichts ist bedenklicher, als wenn in die sachlichen Erwägungen heimlich und uneingestanden sich »künstlerische« Erwägungen hineinmischen. Das ist aber fast immer der Fall. So erscheinen auf Bebauungsplänen, sogar im praktischen England, symmetrisch angeordnete Straßenzüge, oder gar eine mathematisch genau kreisförmige Straßenanlage — was beides natürlich vollkommen unsinnig ist, da derartige Symmetrien und Regelmäßigkeiten in der Wirklichkeit gar nicht wirken können. Auch hat es natürlich keinen Zweck, auf weite Durchblicke hinzuarbeiten, wenigstens wenn die Häuser fünf Stock hoch sind und sich daher nur ganz riesenhaften Gebäuden unterordnen können. Im übrigen sind Bedürfnis und Kunst einig in der Forderung, daß man die wüsten Knotenpunkte und Sternplätze vermeiden müsse, und daß man keinesfalls mitten in solche Plätze eine Kirche setzen dürfe, was durch die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin mustergültig nachgewiesen wird. Würde man sich wirklich einfach dem sachlich Notwendigen überlassen, so würden ganz von selber die reizvollsten Straßen und Plätze entstehen, die heute nur durch diese heimliche Ästhetik verhindert werden. Denn da man sich nicht denken kann,

wie ein ungewöhnliches Platzgebilde bebaut werden soll, und den Reiz einer unbekannten Form nur wenige erkennen können, so bewegt man sich immer in denselben steifen Formen und wundert sich, wenn nichts dabei heraus-kommt. So kommt wunderlicherweise niemand auf die Idee, auf einer Straße mit Nord- und Südseite die Bäume nur auf die Südseite, wo sie wirklich wachsen können, zu pflanzen, und ebenso die Vorgärten auf der Nordseite fortzulassen; denn es gehört nun einmal zur heimlichen Ästhetik, daß eine Straße ein symmetrisches Profil haben muß, und doch würde eine derartig asymmetrisch angelegte Straße ganz von selbst zu reizvollen Bildern führen.

Der Bebauungsplan ist schon darum künstlerisch nicht entscheidend, weil die Straße ihren räumlichen Wert erst durch die *Bauordnung* erhält. Eine Straße von 20 m Breite bekommt sinnlich eine ganz andere Bedeutung, ob sie mit drei-, vier- oder fünfstöckigen Häusern bebaut ist, ob die Häuser in fortlaufender Reihe oder mit Bauwich angeordnet sind, ob sie Aufbauten zeigen oder nicht, ob und in welchem Maße ihre Fassaden Vorbauten tragen. Alles dieses wird erst durch die Bauordnung festgelegt, ist künstlerisch von der allergrößten Bedeutung, wird aber in den allerseltensten Fällen bei der Aufstellung der Bauordnung schon vom künstlerischen Standpunkt geprüft. Und gerade hier zeigt sich, daß der unselige Hang zur Normalisierung, der zu einem guten Teil an dem Darniederliegen der Baukunst schuld ist, die allergefährlichsten und im künstlerischen Sinne schädlichsten Wirkungen hat. Ein Beispiel möge genügen. Die Berliner Bauordnung gestattet auf jeder Fassade geschlossene Vorbauten für ein Drittel Frontlänge, für ein weiteres Drittel offene Vorbauten, und obendrein müssen diese Vorbauten im obersten und untersten Stockwerk gewöhnlich fortfallen. Diese Vorschrift ist nach reif-lichster Erwägung aus wirtschaftlichen und hygienischen Gründen gegeben worden, und doch ist sie in erster Linie dafür verantwortlich zu machen, daß die neueren Straßenbilder einen so grauenhaften Eindruck machen. Denn einmal geben diese Vorbauten dem Hause eine große Unruhe und ein viel zu starkes Relief, das die Straße verengt, für das Auge noch viel empfind-licher als in der räumlichen Wirklichkeit, und da es obendrein für so weit ausgekragte Vorbauten an jedem architektonischen Vorbild fehlt, so mußte notwendigerweise das Ergebnis das denkbar schlechteste sein.

Es sollte daher, viel mehr als es bisher geschehen ist, beim Erlaß der Bau-

ordnung darauf gesehen werden, welche künstlerischen Folgen die einzelnen Bestimmungen haben, was natürlich nur möglich ist, wenn auf Grund der Bestimmungen wirtschaftlich brauchbare Häuser probeweise entworfen werden, und es wäre sehr zu empfehlen, wenn die Architekten, die in solchen Bauten Erfahrung haben, dazu herangezogen würden, ehe die Bauordnung erlassen wird.

Andererseits ist zu überlegen, ob es nicht möglich wäre, durch die Bauordnung absichtlich bestimmte künstlerische Wirkungen hervorzurufen. So wäre es denkbar, Vorbauten und Aufbauten allgemein zu verbieten, und nur im einzelnen Fall, falls besonders glückliche Wirkungen sich dadurch erreichen ließen, zuzulassen. Allerdings dürfte dadurch kein wirtschaftlicher Vorteil dem einzelnen Bauherrn zufließen, oder es müßte für die etwa entstehende ausnutzbare Mehrfläche eine Abgabe an die Gemeinde gezahlt werden, die dem erlangten wirtschaftlichen Vorteil entspräche. Es wäre das ein auch sonst empfehlenswertes Verfahren, da es in einzelnen Fällen von der Norm abzuweichen gestattet, ohne daß man von einer Bevorzugung reden kann. Und zwar wäre es wünschenswert, wenn solche Erlaubnis schon von den Baupolizei-Inspektionen gegeben werden könnten, ohne daß der langwierige Umweg über eine höhere Behörde genommen werden muß.

Denkbar wäre auch, daß für die Straßen gleiche Simshöhen vorgeschrieben würden, daß im gleichen Rhythmus wiederkehrende Aufbauten gestattet würden, nur dürfte die Durchführung mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein.

Bebauungsplan und Bauordnung schaffen wohl die Möglichkeiten für den Städtebau, aber sie können eine Städtebaukunst nicht erzwingen, denn der eigentliche Städtebauer ist der *Architekt,* und jede gute Architektur muß Städtebaukunst sein, wenn sie überhaupt einen Wert haben soll. Allerdings ist das städtebaulich Wertvolle an einem Gebäude nicht so ohne weiteres zu erkennen, denn die eigentümlichen Veränderungen, die ein Bau durch seine Formung auf die vorliegende Straße ausübt, sind nur einem sehr geübten Auge faßbar. Der Architekt sieht sich festen Grenzen gegenüber, die durch Bebauungsplan und Bauordnung ihm gegeben sind. Die Rohform des Hauses liegt in den gewöhnlichen Fällen durchaus fest, und es kann sein, daß diese Grundproportion außerordentlich ungünstig für eine künstlerische Wirkung ist. Es kommt nun darauf an, diese ungünstige Grundproportion aufzuheben

oder doch wenigstens zu mildern, und dazu hat der Architekt eine Reihe gröberer und feinerer Hilfsmittel.

Ein am meisten in die Augen fallendes ist die Veränderung der Straßen=begrenzung, indem man das Haus von der Straßengrenze zurückzieht, ihm einen Hof vorlegt, und auf diese Weise die gegebenen Proportionen der Straße verändert, oder etwa an einem Eckhause durch Einbrechen der Ecke eine platzartige Erweiterung der Straßenkreuzung schafft. Aber leider ist dies heute oft empfohlene Mittel nur in den seltensten Fällen wirksam, weil bei den großen Breiten und Höhen der modernen Straße nur eine ent=sprechend große Einziehung wirken kann. Die gewöhnlich zur Verfügung stehenden Grundstückgrößen lassen nur eine geringe Einziehung zu, die die ohnehin große Buntheit der Straße noch vergrößert, anstatt sie zu beruhigen.

Wichtiger sind die feineren architektonischen Mittel. In erster Linie die Behandlung der Auf= und Vorbauten, vor allem das Abstimmen der Vor=bauten gegen die Dachfläche, so weit sie überhaupt wirksam ist, oder doch gegen die Frontwand, das Vermeiden der schauerlichen Kuppeln, die Berlin verunzieren, und die wunderlicherweise lange Jahre zur Erhöhung der ersten Hypothek gedient haben, das sorgfältige Abwägen der Vorbauten gegen die Hauswand. Die üblichen zwei breiten Erker vernichten jede Möglich=keit einer feineren architektonischen Wirkung, ein einziger halb so breiter Erker ergibt allerdings weniger benutzbare Fläche, würde aber gegen eine möglichst glatt behandelte Wand von der allerbesten Wirkung sein. Das Ver=nünftigste allerdings wäre, wenigstens in den Durchschnittsfällen, die Ver=meidung jedes Vorbaues und jedes Aufbaues, und der Versuch, die Fassade nur durch Verteilung, Proportion und Relief wirken zu lassen. Und dabei sollte man vor allen Dingen bedenken, daß man die Gesimse und Gliede=rungen nicht einfach um so stärker macht, je höher und breiter die Fassade ist, sondern daß man gerade durch feinere Glieder, kontrastiert mit großen Flächen, reizvolle Wirkungen erzielen kann, daß erst feine Gliederungen die Größe der Fläche hervortreten lassen, während grobe Glieder auch die größten Baumassen entwerten. Auch sollte das Relief mit bewußter Kunst behandelt werden, man sollte sich immer gegenwärtig halten, daß starke Vorsprünge ein Haus nach vorne verschieben, zarte und flache Behandlung ein Haus zurücktreten läßt, und daß man bei dem unglücklichen Verhältnis der meisten modernen Straßen, wo Haushöhe gleich Straßenbreite ist, die

also weder breit noch eng sind, immer am besten tun wird, das Haus wenigstens scheinbar zurückzurücken. Überhaupt sollte man nicht vergessen, daß das Relief eines Hauses ausschlaggebender ist als irgend etwas anderes, und daß die schönste Teilung, die sorgfältigste Proportionierung durch ein ungeschickt gewähltes Relief vollkommen vernichtet werden kann. Um die Feinheit des Reliefs zu unterstützen, wird man in erster Linie versuchen müssen, möglichst viel Fläche zu bekommen, und da die Lichtbedürfnisse und die Unregelmäßigkeit der Zimmerbreiten dem entgegenstehen, so wird man nach Möglichkeit Vertikalglieder und Fensterumrahmungen einschränken oder ganz fortlassen, um wenn irgend möglich einen großflächigen Eindruck zu erhalten.

Kurz — es fehlt nicht an Mitteln, um die im künstlerischen Sinne übelsten Folgen der nun einmal vorhandenen Bauordnungen und Bebauungspläne zu mildern, ja womöglich in günstigen Fällen ganz verschwinden zu lassen. Aber noch fehlt es an einer bewußten Schulung des Architekten in dieser Richtung, eine Aufgabe, die wohl verdient in Angriff genommen zu werden. Noch wichtiger aber wäre, die drei städtebaulichen Faktoren, Bebauungsplan, Bauordnung und Architekt, in eine engere Verbindung zu bringen, einen Weg zu schaffen, auf dem diese drei Faktoren im einzelnen Fall zusammenarbeiten können, und vor allem den beaufsichtigenden Polizeibehörden weitgehendere Befugnis zu erteilen, die ihnen gestattet, ohne den Umweg über höhere Behörden, Schönheitskommissionen u. a., direkt zu entscheiden. Denn alle Kunst gehört nun einmal zu denjenigen Arbeitsgebieten der Menschen, in denen nur Persönlichkeiten und Entschlüsse, nicht aber wohlgemeinte Beratung und Mehrheiten etwas zustande bringen können.

HAUS ODER STRASSE?

VON JOHN B. HAMBROOK

VON Natur aus begabte Künstler von Geschmack traten in neuerer Zeit gegen die trostlose Verkommenheit der heutigen Architektur-Produktion auf. Sie wiesen auf die Schönheit des Alten, auf die Häßlichkeit des Neuen wieder und wieder hin. Aber da das Wesen der Architektur in Vergessenheit geraten war, so suchten sie die Schönheit aus malerischen oder plastischen Momenten zu erklären. Und da sie die Geschichte der alten Gebilde, auf die sie hinwiesen, nicht kannten, so sahen sie nur das Ergebnis, in dem doch in Wirklichkeit Gewolltes und Zufälliges und Gewordenes durcheinander spielen; sie sahen es im ganzen und im einzelnen als Ausfluß eines früher wirksamen, jetzt verschwundenen Architekturgefühls an. Das mußte man sich durch Studium und Nachdenken wieder anzueignen suchen, um Ähnliches hervorzubringen. Die vielen Fehlschläge dieser im einzelnen sehr verzweigten Richtung sind bekannt. Doch sie waren nicht vergebens. Man hat wieder einmal mit künstlerischem Gefühl sich der Architektur genähert und dadurch viel verlorenes Land wiedergewonnen.

Den entscheidenden Schritt aber tat man, als man die Torheit der Phrase von der Gegensätzlichkeit des sogenannten Ideal-Schönen und des Nüchtern-Praktischen einsah, als man mit energischem Griff den modernen Bedürfnissen zu genügen, die modernen Errungenschaften der Technik zu formen versuchte; gegenwartsfroh und lebensmutig, statt in blauer Ferne »das Land der Griechen mit der Seele« zu suchen. Der Hauch, der von diesen neuen Werken ausgeht, erfüllt uns mit Lust und Freude. Wir sind betroffen: in dem Moment, wo wir dem blassen Schemen der Idealkunst den Rücken wandten und die Wirklichkeit zu formen suchten, ahnten wir die Nähe der Göttin, und eine verklärende Morgenröte verheißt uns den kommenden Glanz; und mit Stolz fühlen wir, daß unser Land nicht an letzter Stelle steht.

Das war also unsere Krankheit und darum gelang kein architektonisches Gebilde, weil wir uns vom wirklichen Bedürfnis abgewandt hatten und uns dem philosophischen Begriff statt der lebensvollen künstlerischen Anschauung ergeben hatten.

So ist uns ein Ziel gegeben, auf das wir zustreben, aber immer wieder verstellt sich der Blick, immer wieder erheben sich von allen Seiten die falschen Propheten, die so lange in Geltung waren. Sie predigen jeder ihren Götzen, der gefühlsselige Schwärmer und der über gelehrte laudator temporis acti, der bornierte Praktiker und der lebensfremde Ästhet. Da tut neben der positiven, schöpferischen Arbeit eine kräftige Defensive gegen diese Feinde bitter not. Das kann nur eine scharfe kritische Untersuchung der so gepriesenen alten Zeit leisten, und die hat einzusetzen nicht am vollendeten Werk, wie bisher, sondern an der sozialen Notwendigkeit, die es veranlaßte, und an der Methode und den Prinzipien, die es formten. Erst dann kann man die Kunstabsicht der früheren Zeiten von dem Spiel des Zufalls trennen. Und wir werden nicht mehr versuchen, die lebendige moderne Stadt in den spanischen Stiefel der fertigen Form der traditionellen Stadt zu stecken. Denn das sind zwei durchaus verschiedene Gebilde.

Die traditionelle *Stadt entstand im früheren Mittelalter* in der Regel aus einem Marktflecken, der sich durch günstige Lage an einem bedeutenden Handelswege zu Wasser oder zu Lande empfahl. Er wurde zunächst befestigt und dadurch zu höherer Bedeutung gehoben. Der Territorialherr belehnte ihn mit manchen Rechten, später ertrotzte er sich noch manche Freiheit dazu und erstarkte so zu dem machtvollen Gebilde, das die Stadt im späten Mittelalter darstellte.

Im Gemeinwesen hatte zunächst kaufmännisches Wesen die Hauptrolle gespielt, es kam jedoch zwischen den herrschenden Patriziern und den aufblühenden Handwerkern zu erbitterten Kämpfen, die zuletzt mit einem vollkommenen Siege der letzteren endeten. Dadurch erhielten die Zünfte die Oberhand in der Stadt und drückten ihr das charakteristische Gepräge auf, dessen Spuren sie ununterbrochen, obwohl mit gewissen Modifikationen, bis zum sozialen Umschwung vor hundert Jahren etwa getragen hat.

Die Zünfte haben insofern eine gewisse Verwandtschaft mit dem sozialdemokratischen Zukunftsstaat, als sie möglichste Gleichheit unter allen Bürgern erstrebten, allerdings auf der Grundlage einer handwerkermäßigen Gesinnung, aber mit ausgesprochener Gegnerschaft gegen jede Form des Kapitalismus. Die Zunft wachte eifersüchtig darüber, daß ja keiner etwas vor dem anderen voraus habe. Man durfte z. B. nur gewisse Mengen Rohmaterial besitzen, nur eine beschränkte Anzahl Knechte halten, man war gehalten, vor

aller Augen an Seite des Konkurrenten auf dem Marktplatz seine Ware feil=zuhalten, ja sogar die Kleidung war durch Zunftgesetze streng geregelt, aber das schärfste Augenmerk hatte man auf die Unterdrückung jedes Zwischen=handels und die größtmögliche Beschränkung des zum Teil doch unvermeid=lichen Großhandels gerichtet. Naturgemäß vermochte ein derartiges Gemein=wesen eine gewisse Größe nicht zu überschreiten.

Das *äußere Bild der Stadt* spiegelte die soziale Struktur getreulich wider. Die Befestigung, der Marktplatz, die Bürgerhäuser und die öffentlichen Bauten, in erster Linie Kirche und Rathaus, vereinzelter die Metzig, das Tanz=, das Kaufhaus u. a. m., das waren die Elemente. Eine wirklich zentrale Bedeutung hatte der Markt für die ganze Stadt. Der gesamte Kauf= und Verkaufshandel ging nur hier vor sich. Hier spielte sich das politische Leben ab, Ratswahlen, Kundgebungen, Volksreden. Hier wurde Recht gesprochen in einer an das Rathaus angelehnten offenen Laube. Hier wurde auch das Urteil vollzogen. Auf dem Markt stand der Pranger, und in Norddeutschland begegnen wir häufig dem Roland, dem Zeichen der Blutgerichtsbarkeit. Außer dem Haupt= oder, wie er manchmal heißt, Prinzipalmarkt, gab es noch häufig Nebenmärkte, etwa Holz=, Korn=, Viehmärkte u. a. m.

Äußerst gering war der *Verkehr*. Die Straßen daher schmutzig und schlecht gehalten, und — aus Verteidigungsrücksichten häufig absichtlich — krumm geführt, wie ja auch der Markt nur selten eine regelmäßige Figur bildete. In der künst=lerischen Vorstellung bestand eine Stadt eben nicht aus Straßen und Plätzen, sondern aus Häusern, und aus dieser Vorstellung heraus entstand das Kunst=werk der mittelalterlichen Stadt, das uns allen als prächtiger Eindruck vor Augen steht: fest abgeschlossen gegen das freie Land durch den zinnenbe=wehrten Mauerkranz, dahinter das einheitliche Gewirre der Dächer gleich=förmiger Bürgerhäuser, das Ganze überragt von den stolzen Türmen der öffentlichen Bauten, die dem Bilde Einheit und Ausdruck gaben.

Keiner Macht der Welt wird es gelingen, unserer *modernen Stadt* ein ver=wandtes Aussehen zu geben. Mit den sozialen Veränderungen und Umwäl=zungen, die vor hundert Jahren etwa einsetzten, haben sich auch die Bedürf=nisse, denen sie genügen soll, von Grund aus verändert.

Die Grenze nach außen ist gefallen und damit ein wesentlicher Teil der Schönheit der alten Stadt. Im Innern hat sich das Bürgerhaus, das Haupt=element der alten Stadt, das sie gleichmäßig füllte, gänzlich verändert. Einst

enthielt es eine Welt im Kleinen von bewundernswürdiger Totalität: die Wohnung der Familie, die der Dienstboten, der Lehrjungen und Angestellten, die Werkstätte, das Kontor und den Speicher, nach hinten schloß sich in der Regel der kleine Garten und ein Stall für Haustiere an. Die moderne Zeit hat dieses immer wiederkehrende, inhaltsreiche Gebilde geteilt in lauter verschiedene neue Typen, deren jede für sich nur einem Zwecke dient: das Kontorhaus, der Speicher, das Wohnhaus, für das unter dem differenzierenden Einfluß des Kapitalismus sich verschiedene Typen herausgebildet haben, das vornehme Einzelwohnhaus im Garten, das bescheidenere Reihenwohnhaus, das Miethaus und die Arbeiterkaserne. Die einzelnen neuen Typen haben nun eine Tendenz, sich in Gruppen zu vereinen. So sind ihnen entsprechende Stadt»teile« entstanden, oder vielmehr es hat sich die traditionelle eine Stadt in viele einzelne, sehr verschieden charakterisierte Unterstädte zerlegt: die City, die vornehme Wohngegend, das Arbeiterviertel, die Fabrikstadt usf. In diesem Zusammenhange haben die öffentlichen Bauten ihre alte ästhetische Bedeutung für die Stadt verloren, sie kommen nicht mehr dagegen an. Gänzlich inhaltslos geworden ist das Herz der alten Stadt, der *Marktplatz.* Das Feilhalten der Waren unter freiem Himmel berührt uns heute wie ein Atavismus, so reizvoll es als Bild auch sein mag. Wer in Freiburg z. B. auf dem Münsterplatz die Bauersleute in ihrer Tracht Markt halten sieht, den mutet es wie ein fast unglaubhafter Gruß aus dem Mittelalter an.

Ein in der alten Stadt ganz unwesentliches Element hat dagegen durch die Entwicklung der modernen Verkehrsmittel einen ungeahnten Aufschwung genommen, das ist die *Straße.* Ihr ist die Bedeutung zugefallen, die verschiedenen Stadtteile zu verbinden, und durch ihre lange Bahn tosen die Elektrische, das Automobil, die Fahrräder und Droschken. Bei der Anlage neuer Stadtteile geht der Techniker des Stadtbaues hauptsächlich von Verkehrsrücksichten aus, d. h. also von der Straße. Damit sollte er eigentlich dem Architekten den Weg weisen zur künstlerischen Gestaltung der Stadt. Denn alle gesunde Gestaltungskraft macht aus der dringendsten Not eine Tugend und legt das Bedürfnis ihrem Schaffen zu Grunde. Leider tut es der Architekt hier bis jetzt noch nicht. In seinem Kopf lebt noch die Vorstellung der alten Stadt, die sich aus einzelnen Häusern zusammensetzt, während das Gebilde der neuen Stadt nur mit dem Mittel der Räume unter freiem Himmel gestaltet werden kann, wie es die späte Antike, die italienische Renaissance und der Barock auf der Höhe ihrer

Schaffenskraft stets getan haben. Der Ausgangspunkt der künstlerischen Gestaltung ist in diesem Zusammenhang nicht mehr der »Körper« des einzelnen Hauses, sondern der »Raum« des Hofes, des Platzes, der Straße, und aus diesen Elementen muß der Architekt die Stadt bilden, wie er eine Wohnung aus Zimmern und Gängen zusammensetzt. Natürlich verliert dann die Schauseite des einzelnen Hauses ihren selbständigen, individualistischen Charakter und wird zu einem Teil der Platz- oder Straßen»wand«, dagegen kommen die öffentlichen Bauten an räumlich betonter Stelle kontrastierend zu unvergleichlich viel größerer Wirkung, als sonst irgendwie möglich.

Unsere Stadt, die nach außen ohne Maß und Form wächst, in deren Innerm die Bauten turmartig emporschießen und die eingeschüchterten Kirchen und Rathäuser des alten Gemeinwesens laut überschreien, kann nur so aus einem Chaos in einen Organismus verwandelt werden, indem klar und sicher Plätze und Straßen mit ebenmäßigen Wänden aus der Wirrnis herausgeschnitten werden, und monumental ausgebildete, beherrschende Hauptachsen kraftvoll klärend den Hauptstrom des sie erfüllenden Lebens bezeichnen.

DER STILBILDENDE WERT INDUSTRIELLER BAUFORMEN

VON WALTER GROPIUS

DER Kunst der vergangenen Jahrzehnte fehlte der moralische Sammelpunkt und damit die Lebensbedingung zu einer fruchtbaren Entwicklung. Es gab in dieser nur materiell sich vorbereitenden Zeit kein geistiges Ideal von so allgemein gültiger Bedeutung, daß der schaffende Künstler über egozentrische Vorstellungen hinaus einen allgemein verständlichen Vorwurf daraus gewinnen konnte. Auf allen Gebieten geistigen Lebens zersplitterten sich die Meinungen, und die Kunst — die immer die geistigen Erscheinungen ihrer Zeit darstellen will — war das getreue Spiegelbild dieser innerlichen Zerfahrenheit. Das Grundproblem der Form war ein unbekannter Begriff geworden. Dem krassen Materialismus entsprach so ganz die Überschätzung vom Zweck und Material im Kunstwerk. Über der Schale vergaß man den Kern. Aber mag nun auch gegenwärtig noch eine materielle Lebensauffassung überwiegen, Anfänge eines starken und einheitlichen Willens zur Kultur sind heute unverkennbar. In dem Maße wie die Ideen der Zeit über das Materielle hinauswachsen, beginnt auch in der Kunst die Sehnsucht nach einheitlicher Form, nach einem Stil neu zu erwachen; die Menschen erkennen wieder, daß der Wille zur Form doch immer das eigentlich Wertbestimmende im Kunstwerk ist. Solange eben die geistigen Begriffe der Zeit noch unsicher schwanken, ohne ein einiges festes Ziel, solange fehlt auch der Kunst die Möglichkeit, Stil zu entwickeln, d. h. den Gestaltungswillen der vielen in *einem* Gedanken zu sammeln. Es beginnen sich langsam in unseren Tagen solche gemeinsamen Gedanken von weltbewegender Bedeutung aus dem Chaos individualistischer Anschauungen abzulösen. In den Riesenaufgaben der Zeit, den gesamten Verkehr — die ganze materielle und geistige Menschenarbeit — organisatorisch zu bewältigen, verkörpert sich ein ungeheurer sozialer Wille. Mehr und mehr wird die Lösung dieser Weltaufgabe zum ethischen Mittelpunkt der Gegenwart, und damit wird der Kunst wieder geistiger Stoff zur symbolischen Darstellung in ihren Werken zugeführt.

Wenn nun der schöpferische Wille allemal dort zu gestalten beginnt, wo Ideen der Zeit sich zu allgemein verständlichen Begriffen verdichten, so ist es folgerichtig, daß sich die moderne Kunst mit Vorliebe solchen Aufgaben zuwendet, die ihrem Wesen nach mit den Zeitideen eng zusammenhängen und aus ihren modernsten Forderungen heraus gestellt werden. Die ersten deutlichen Spuren aufblühender Entwicklungen pflegen sich in den Werken der Baukunst zu offenbaren. Denn die Kunst des Architekten schlägt gleichsam die Brücke zum praktischen Leben. Mit dessen geistigen und materiellen Forderungen muß er sich unmittelbar auseinandersetzen, ehe er sie rhythmisch umzuwerten vermag. Den Grundton unserer Zeit bestimmen nun aber Handel, Technik und Verkehr. Darum fesseln den echten Formbildner, den Nicht-Dekorateur die modernen Aufgaben: Bahnhöfe, Fabriken, Fahrzeuge zu bauen, offenbar viel tiefer, als althergebrachte Bauprobleme, weil sich seine Phantasie gerade im Kern jener neuen Aufgaben selbständiger entfalten kann. Denn es gilt, für diese Baugebilde der Gegenwart, die dem Verkehr, der Industrie und dem Handel dienen sollen, endgültige Ausdrucksformen — Formtypen — aus neuen technischen und neuen räumlichen Voraussetzungen aufzubauen. Einmal ermöglicht die Technik mit ihren modernen Materialien und Konstruktionsideen eine immer kühnere Bemeisterung der statischen Gesetze und andererseits tritt das moderne Problem der Verkehrsbewegung als gänzlich neuer für den räumlichen Organismus wesentlich formbestimmender Faktor auf. Schärfste Beanspruchung von Material, knappste Ausnutzung von Raum und Zeit sind damit zu grundlegenden Voraussetzungen für das Formschaffen des modernen Baukünstlers geworden; erkennt er ihre Notwendigkeit, werden sie ihm zum innerlichen Erlebnis, so sucht er ihren Sinn nicht nur allenthalben auf, sondern erfüllt damit seine Formen in dichterischer Übertreibung, so daß jedwedem Beschauer die Grundidee des Ganzen sinnfällig offenbar wird.

Auf dieser stilbildenden Kraft des Darstellungsvermögens beruht nun gerade die Schönheitswirkung einer Kunstform, nicht, was immer wieder betont werden muß, auf der Naturschönheit des Materiellen. Bei der ästhetischen Wertung neuer Erscheinungsformen, die unter dem Einfluß von Verkehr und Industrie entstanden sind, hat man den Glauben an einen Stil der Zweckmäßigkeit und des Materials erwecken wollen. Die Gesetze des Materials und der Konstruktion dürfen aber nicht mit denen der Kunst verquickt werden. Die Übereinstimmung der *technischen Form* mit der *Kunstform,* der

rechnerischen Stabilität mit der *dargestellten* bedeutet zwar die letzte Vollendung für jedes Werk der Baukunst – wie sich ja alles menschliche *Denken* und *Schaffen* in einem letzten Endziel wieder berühren will –, aber erst eine ungeheuere Willensbetätigung vermag beides zu harmonischer Kongruenz zu bringen. Die verstandesmäßige arithmetische Berechnung der Stabilität eines Materials unterscheidet sich wesentlich von der instinktmäßig empfundenen geometrischen Harmonie der Bauteile, die Konstruktionsform von der Kunstform. Vergleicht man mehrere Materialien verschiedener Stabilität auf ihre technischen und ästhetischen Funktionen hin, so zeigt sich, daß die Erfüllung der rechnerischen Forderungen nicht gleichzeitig die der ästhetischen bedingt. Ein breiter Holzbalken, von zwei dünnen Eisenstangen getragen, genügt der statischen Rechnung, das ästhetisch empfindende Auge wird aber durch das Mißverhältnis der tragenden und getragenen Glieder beleidigt, denn die stabile Eigenschaft des Materials ist unsichtbar, harmonisches Ebenmaß aber nur in der sinnlichen Anschauung des optischen Flächenbildes begreiflich. Eine Einigung in diesem Zwiespalt ist nur in einem Ausgleich zwischen der Rechnung des Ingenieurs und der Architekturform denkbar, in einem Handinhandgehen von analytischer Erkenntnis und synthetischer Gestaltung. Aus der Fülle der Möglichkeiten muß diejenige gefunden werden, die in gleicher Weise dem Gefühl des Künstlers wie dem Wissen des Technikers gerecht wird. Erst aus dieser Vereinigung entsteht die organische Form.

Das Ziel der Baukunst bleibt nun immer dieses: Körper und Räume zu bilden. Daran wird keine Technik, keine Theorie etwas ändern. Körperlichkeit läßt sich aus jeder Art stofflicher Elemente zusammensetzen, und künstlerisches Genie findet Mittel und Wege, auch mit den wesenlosen Materialien wie Glas und Eisen das Gefühl räumlicher Geborgenheit und körperlicher Undurchdringlichkeit zu erwecken. Es ist nun unverkennbar, daß sich dieser Drang zum Gestalten in unseren Tagen gerade bei der Entwicklung industrieller Formen mit ursprünglicher Frische zu betätigen beginnt. Beim Bau von eisernen Brücken und Hallen, von Fahrzeugen und Maschinen wird die geschlossene Form mit allen Mitteln wieder erstrebt. Die Bevorzugung geschlossener Blechbinder bei Bauten aus Eisen an Stelle der alten Gitterkonstruktionen, die gestreckte Torpedoform der Automobile, die verhüllende Ummantelung moderner Maschinen beweisen sichtlich, welche starke Rolle die Frage der Form gerade im industriellen Leben zu spielen begonnen

hat. Alle unwesentlichen Einzelheiten ordnen sich einer großen einfachen Darstellungsform unter, die schließlich, wenn ihre endgültige Gestalt gefunden sein wird, zum symbolischen Ausdruck für den inneren Sinn der modernen Baugebilde führen muß. Die besten modernen Beispiele – wie sie in diesem Buche gesammelt wurden – tragen in ihren architektonischen Zügen schon eindeutig den Stempel ihrer Lebensbestimmung. Das Motiv der Bewegung – das entscheidende Motiv der Zeit – gibt sich darin dem schauenden Auge in mannigfaltiger Gestalt zu erkennen. Wie die Verkehrsbauten ihre Aufgabe, den Verkehr aufzunehmen und zu ordnen, in einem klar übersehbaren rhythmisch gegliederten Gehäuse charakterisieren, das keine Zweifel in seine Bestimmung aufkommen läßt, so sind die Verkehrsmittel zu Lande, zu Wasser und zu Luft – Automobil und Eisenbahn, Dampfschiff und Segeljacht, Luftschiff und Flugzeug – förmlich zu Sinnbildern der Schnelligkeit geworden. Ihre klare, mit einem Blick erfaßbare Erscheinungsform läßt nichts mehr von der Kompliziertheit des technischen Organismus ahnen. Technische Form und Kunstform sind darin zu organischer Einheit verwachsen.

So muß von diesen Werken der Industrie und Technik eine neue Entwicklung der Form ihren Ausgangspunkt nehmen. Je mehr sich aber die geistigen Strömungen der Zeit ihr Flußbett selbst verbreitern und alles Hemmende in ihre frischen Strudel mit hineinreißen, muß auch das Ausdrucksbild unserer gemeinsamen Lebensäußerungen an Einheitlichkeit gewinnen. Damit wäre dann der Weg zu einem Stil gefunden, der schließlich bis in die letzten Verzweigungen des menschlichen Kunstschaffens hinabreicht. Aber erst wenn das große Glück eines neuen Glaubens den Menschen wieder zuteil werden sollte, wird auch die Kunst ihr höchstes Ziel wieder erfüllen und zu den herben Formen des Anfangs zum Zeichen der innerlichen Verfeinerung die heitere Schmuckform neu erfinden können.

DER BAHNHOF

VON KARL ERNST OSTHAUS

Es gab eine Zeit, in der man von einer Poesie der Bahnhöfe sprechen konnte. Damals gab es noch keine Sperre. Man brachte als Knabe Stunde um Stunde auf den Bahnsteigen zu, sah die Züge einrollen und ausfahren, berauschte sich an Wagenschildern, die die Phantasie von Paris bis St. Petersburg, von Amsterdam bis zu den Marmortürmen Mailands trugen. Man sah Menschen aussteigen, die noch gestern in jenen märchenhaften Städten gewandert waren, an denen noch der Staub der Boulevards, die Schaumspritzer des Kanals oder des Mittelmeers klebten. Sie wurden empfangen, umarmt — andere rissen sich los, riefen letzte Scheideworte, und Taschentücher winkten ihnen nach. Das Leben schien seine dramatischen Momente an diesen Ort gelegt zu haben; der Zug schaffte Jubel und Schmerz, alles im gleichen Augenblick, und des Lebens Doppelseitigkeit prägte sich tief in die Seele dessen, der diesem Spiel zuschaute. Der Zug wurde zum Symbol des Lebens selbst, seiner Flüchtigkeit und Vergänglichkeit, und oft verließ man die Halle in der stürmischen Wallung dessen, der den Schleier der Maja gelüftet hat.

Noch andere Dinge gibt es auf den Bahnhöfen, die sich der sentimentalischen Empfänglichkeit mit heißen Zügen einprägen. Die Lust an der geheimnisvollen Verbindung mit Kräften, durch die der Zug, diese gleißende Schlange, in den Schimmer der Sternennacht hinausgeschleudert wird, die lautlose Sprache tausendfältig blinkender Signale, das unablässig wechselnde Spiel von Glanz und Glut im Dampf der Lokomotiven, auf Schienen und Kohle, der Rhythmus von rollenden Rädern, pfeifenden Maschinen und schlagenden Türen, ja die ganze unerhört berechnete Organisation, die das Leben an diesem Ort beherrscht: alles dieses gibt eine so berauschende Fülle von sinngesättigter Erscheinung, daß ein künstlerisches Auge sich leicht daran verlieren mag.

Wer aber heute die Psyche des fahrenden Publikums beobachtet, merkt von allen diesen Erregungen nichts. Ihr Wesen ist äußerste Verhaltenheit. In geschäftiger Hast wälzen die Gassen des Verkehrs Droschken, Autos und Fußgänger an die Portale des Empfangsgebäudes heran; wortkarg vollzieht sich der Schalterdienst, automatisch fast die Gepäckaufgabe. Mit wenigen

Blicken orientiert sich der Kundige, die andern erreichen nach ängstlichem Suchen und Fragen das Ziel. Niemand hat Zeit, Gedanken nachzuhängen: der Zug rollt ein, man bestürmt die Abteile, die Türen schlagen zu, und der Zug rollt ab. Wer achtet des andern? Selbst die Begrüßung der Mitfahrenden wird als antiquierte Gewohnheit empfunden. Jeder verschließt sich vor der Menge. Die soziale Entfremdung der Vierklassenmenschen erstreckt sich bis auf die Wartesäle. Verdrossenheit malt sich auf allen Gesichtern, und wenn heute ein Mann aus dem Leben die Eisenbahn lobt, so ist es nur, weil sie ihn auf Stunden von der noch größeren Geißel, dem Telephon, befreit. Das Phänomen der Eisenbahn ist nur dem Kinde noch Erlebnis, das nach wie vor die Dampf=lokomotive als sein liebstes Spielzeug betrachtet.

Wie weit das Verhalten des Publikums der Würde der technischen Leistung entspricht, die sich in der Eisenbahn verkörpert, mag hier unerörtert bleiben. Für den Architekten steht jedenfalls fest, daß der moderne Bahnhof weder eine Stätte innerer Erhebung noch festlicher Hochstimmung ist. Was wir von ihm erwarten, ist knappste Anpassung an das verwickelte Zwecksystem, vollkommenste Übersichtlichkeit über den vielgliedrigen Bauorganismus und Gewährung eines höchstentwickelten, aber durchaus unpersönlichen Kom=forts. Mit Fug verlangen wir, daß äußerste Solidität der Durchbildung eine Probe von der Betriebsgesinnung gebe. Hygienische Rücksichten erheischen ausgiebige Verwendung von Glas, Keramik, Leder und Metall. Textilien sollten aus Bahnhöfen so gut wie verbannt sein. Die Rauchentwicklung der Lokomotiven drängt zu profillosen, unporösen Flächen und Formen. Aus diesen Rücksichten ergibt sich der sachliche, ganz auf sich beruhende Ausdruck des modernen Bahnhofs.

Es ist keine Frage, daß dieser Ausdruck sich durchzusetzen beginnt. In den weitgespannten Eisenhallen, den geräumigen Unterführungen unserer großen Bahnhöfe spüren wir etwas von der Aufrichtigkeit des modernen, ganz auf Sachlichkeit gerichteten Geistes. Und diese Sachlichkeit berührt wohl=tuend, eben weil sie aufrichtig ist. Wir würden vor solchen Eindrücken ge=neigt sein, an die künstlerische Einsicht und Befähigung der Arbeitsministe=rien zu glauben, wenn nicht jede kleinste architektonische Zutat bewiese, daß die erwähnten Vorzüge ein fast automatisch entstandenes Produkt über=aus zwingender Verkehrs= und Betriebsverhältnisse sind. Die Hochlegung der Bahnkörper und Bahnsteige ist eine Folge des ständig wachsenden

Straßenverkehrs, der die Bahnschranken nicht mehr ertrug. Die Annäherung der Bahnsteige an die Bodenhöhe der Waggons hat lange genug auf sich warten lassen. Das Ausland, dessen Bahnhöfe man bei uns zu schelten liebt, war uns vielfach darin voraus, und noch heute besteigt man nirgendwo bequemer den Zug als auf der Gare du Quai d'Orsay in Paris. Die hygienische Durchbildung der Anlagen ist eine überaus löbliche Befolgung gesundheitspolizeilicher Vorschriften; noch in keiner deutschen Stadt aber hat das Reinlichkeitsempfinden zur Verbannung der Dampflokomotive geführt wie an dem genannten Pariser Bahnhof, wo die Züge elektrisch entlassen werden, um an der Grenze der Stadt ihren qualmenden Vorspann zu finden. Die grundsätzliche Trennung der Wege des Personen-, des Gepäck- und des Postverkehrs heben wir als einen besonderen Vorzug der deutschen Bahnhöfe hervor und betonen mit Nachdruck, daß die gleichzeitige Durchführung dieser wichtigen verkehrstechnischen Maßnahme an zahllosen Neu- und Umbauten der organisatorischen Kraft Breitenbachs das beste Zeugnis ausstellt. Deutschland wird es nicht zum mindesten diesen Errungenschaften zu danken haben, wenn sich im Kriegsfalle der deutsche Heereskörper als der beweglichste erweisen sollte.

Dieser erfreuliche Umstand darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die architektonischen Vorzüge der preußischen Bahnhöfe teils selbstverständliche Folge des wachsenden Verkehrs, teils – an den Fortschritten sonstiger Ingenieurarchitektur gemessen – recht bescheidener Art sind. Es ist zu loben, wenn der geschlossene Binder bei neueren Hallenbauten das dürftige Stabwerk des Eisens zu ersetzen beginnt. Besonders im Elberfelder Bezirk, in Hannover und in Homburg v. d. Höhe finden sich gute Beispiele dieser Art. Aber bei fast keiner dieser Hallen haben wir das Gefühl, daß sie durch künstlerische Überarbeitung nicht noch besser hätten werden können. Das beleuchtet nicht nur ein Vergleich mit manchen neueren Industrie- und Ausstellungsbauten (z. B. Brüssel 1910), sondern vor allem auch der Umstand, daß, von Leipzig abgesehen, fast alle derartigen Anlagen in den kleineren Bundesstaaten gelungener sind. Von Karlsruhe wird noch zu reden sein, aber auch Hamburg und Darmstadt belegen dies zur Evidenz.

Zum Gegensatz aber wird, was hier nur Abstand schien, sobald wir die Architektur der Empfangsgebäude ins Auge fassen. Wir sind gewohnt, was hier als Baukunst auftritt, mit künstlerischer Hoffnungslosigkeit über uns er-

gehen zu lassen. Stephans unglückselige Idee, moderne Postgebäude in jener Stilart zu bauen, die einer Stadt eigentümlich schien, ist auf die Bahnhofsbauten übergegangen. Man hat Bahnhöfe gotisch gebaut, in jenem Stil, der christlicher Ekstase beredten Ausdruck gab. Metz ist vor wenigen Jahren noch romanisch ausgefallen. In neuerer Zeit bevorzugt man barocke Gravität: Voluten locken sich unter Fabrikschornsteinen, und heitere Göttinnen sammeln, auf der Attika tänzelnd, den Ruß der Lokomotiven im hochgeschürzten Gewand. An den Fenstern baumeln Girlanden aus Efeu und Widderköpfen, Symbolen mystischer Kulte, die einst Altäre der Götter schmückten; und irgendwo, hinten herum, prangt ein Schloßportal: nur sind die Laternen, die einst aus geschliffenen Gläsern bestanden, jetzt undurchsichtig und aus Stein!

Das sind Details von *einem* Bahnhof, und zwar von einem der besten, die in Preußen entstanden sind. Soll ich bitten, ins Innere einzutreten? Zu bewundern, was da an verballhorntem Empire, klobigem Louis XVI. und gemaltem Wandplüsch geleistet ist? Dabei hat dieser Bahnhof, wie gesagt, seine Vorzüge, und ich nenne die Stadt und den Architekten nicht. Aber wundern Sie sich, daß in diesem Bahnhof der Platz für Fahrpläne und amtliche Bekanntmachungen vergessen worden ist, daß Staffeleien und Automaten so zahlreich darin herumstehn, daß Mütter ihre Kinder verlieren, wenn die Väter den Gepäckträger nicht finden können? Und dennoch sind in dieser Halle eine ganze Anzahl notwendiger Schilder *nicht* nachträglich angeheftet worden, sondern von vornherein in die Architektur einkomponiert, und es wurde hier, vielleicht zum ersten Male an einem Staatsbahnhof, der Versuch gemacht, die Plakatierungsflächen streng zu isolieren und einer künstlerischen Zensur zu unterwerfen.

Aber dieser Fall ist typisch. Es wäre zwecklos, einem Architekten, einer Baubehörde oder der Eisenbahnverwaltung Vorwürfe zu machen. Und ebenso typisch ist es, daß alle diese Dinge so gefühllos ausgeführt wie banal erfunden sind. Es ist kennzeichnend für den Baubetrieb in Preußen, daß bei Bahnhofsanlagen, die vierzig Millionen kosten, ein paar hundert Mark nicht verfügbar sind, wenn es sich um die Ausbildung eines künstlerischen Details an wichtigster Stelle handelt. An den großen Dispositionen können die Sparerlasse des Ministers nicht viel ändern; sie donnern aber stets mit vernichtender Gewalt in die künstlerische Kleinarbeit hinein.

Wie wenig die moderne Staatsmaschine eine künstlerische Lösung solcher Aufgaben auszuschließen brauchte, zeigt neben Leipzig und Darmstadt vor allem Karlsruhe. Das Leipziger Empfangsgebäude imponiert durch seine Großzügigkeit, nur auf die Eisenkonstruktionen der Bahnsteighallen scheint der Einfluß der Architekten Lossow und Kühne nicht übergegangen zu sein. In Darmstadt erfreuen gerade diese letzteren durch klare raumhafte Bildung, im übrigen fesselt die stadtbauliche Eingliederung, während die Architektur einer gewissen Romantik nicht entbehrt. Das Musterbeispiel einer modernen Bahnhofsanlage aber besitzt Karlsruhe.

Bevor wir uns ihrer Betrachtung zuwenden, noch einige allgemeine Bemerkungen.

Der Bahnhof ist bisher nur hinsichtlich seiner inneren Funktionen besprochen worden. Aber vielfache Beziehungen verbinden ihn mit der Außenwelt, mit der Stadt. Zunächst verkehrstechnische. Vor den Portalen pflegen die Hotelwagen, die Automobile und Droschken in langen Linien aufgereiht zu stehn. Der Reisende, oft mit Gepäck beladen, ist genötigt, sie draußen aufzusuchen. Im Haag und in Haarlem stehn, wie bei uns die Züge, auch die Droschken unter Glashallen. Auf Londoner Bahnhöfen besteigt sie der Reisende auf demselben Bahnsteig, wo er den Zug verläßt. Auch das Gepäck wird ihm an gleicher Stelle ausgehändigt. Warum behandeln unsere Bahnverwaltungen die Abfahrt zur Stadt so stiefmütterlich?

Aber auch architektonische Beziehungen verbinden den Bahnhof mit der Stadt. Seine Lage zum Straßennetz ist ein wichtiges Problem des Städtebaus. Die Lage am freien Platz hat der Verkehr wohl allerorten erzwungen. Nicht minder wichtig sind die breiten, bequemen Zufahrtsstraßen nach allen Teilen der Stadt. Er ist notwendig ein Hauptknotenpunkt des Verkehrs. Das bedingt seine Stellung im Straßennetz. Er soll dem Fließen der Verkehrskanäle als Ziel, als Bild sich entgegenstellen. Seine zentrale Bedeutung muß in den architektonischen Beziehungen zu den umliegenden Häusern zum Ausdruck gelangen, wenn möglich für sie maßgebend sein. Wie wenig auf solche Beziehungen geachtet wird, beweist der neue Bahnhof in Krefeld. Hier forderte die Lage vor dem breiten, mit Anlagen geschmückten Ostwall eine großzügige axiale Anlage. Was hat man hingestellt? Ein spitzgiebeliges Mittelrisalit mit seitlich angegliedertem Turm! Den Wall hinunter glaubt man eine gotische Kirche zu sehn. Der Volksmund hat sie Sankt Breitenbach getauft.

Bei fast jedem Bahnhofsneubau geraten die Interessen der Bahnverwaltung mit denen der Haus- und Grundbesitzer aneinander. Die von letzteren beeinflußten Stadtverwaltungen halten mit Zähigkeit an der zentralen Lage fest. An den Folgen solcher Interessenpolitik krankt vor allem der Hauptbahnhof in Köln. Dem Bahnkörper ist jede Ausdehnungsmöglichkeit genommen, der Staat hat die Kosten für phantastische Substruktionen zu zahlen, und der Stadt erwachsen aus dem Lärm und Ruß der Lokomotiven hygienische Schäden. Selbst der Dom ist durch die starke Rußentwicklung in seinem Bestande gefährdet. Die modernen Verkehrsmittel lassen die Entfernung des Bahnhofs vom Stadtkern als geringen Nachteil erscheinen, zumal eine Vergrößerung der Dimensionen einem Gemeinwesen fast immer hygienische als wirtschaftliche Vorteile bringt. Es darf daher als weitsichtig und überlegt bezeichnet werden, wenn Städte, die in der Entwicklung stehn, einer entfernteren aber dafür unbeengten Lage ihrer Bahnhöfe zustimmen.

Das würde auch eine Möglichkeit eröffnen, an die heute selten gedacht wird. Noch kein Gemeinwesen ist auf den Gedanken verfallen, daß Bahnstrecken öffentliche Straßen sind. Oft sind sie mehr befahren als die Straßen in den Städten. Aber während diese durch Bauordnungen gegen allzu grobe Entstellung geschützt werden, bieten sich dem Reisenden Brandgiebel, verwahrloste Hinterfronten und Müllecken dar. Die Straßenfassade ist ein Erbe vergangener Epochen, und nichts kennzeichnet die ästhetische Rückständigkeit unserer Zeit deutlicher, als daß sie eine gleiche Konvention für die Bebauung an den Bahnstrecken nicht ausgebildet hat. Es tritt eine tiefe Gleichgültigkeit gegen Forderungen des Anstandes und der Form darin zutage. Das Verbot der Bahnverwaltungen, Fenster nach den Bahnkörpern hin anzulegen, spielt hierbei keine Rolle. Für Wohnhäuser ist die Lage an der Bahn überhaupt nicht der richtige Platz. Hier sollten Fabriken, Lagerhäuser, Schlachthäuser und andere Gebäude liegen, die an der Nachbarschaft der Bahn ein Interesse haben und Menschen nur vorübergehend beherbergen. Was aber zwingt den Architekten, fensterlose Fassaden formlos zu gestalten? Es ist möglich, jeder praktischen Forderung ästhetisch einwandfrei Rechnung zu tragen, und es ist dringend erforderlich, daß diese Einsicht so schnell und so gründlich wie möglich auf die Gestaltung der Bahnstrecken angewandt wird.

Welche Möglichkeiten stadtbaulicher Wirkung hier liegen, zeigt die Villa Rosazza in Genua. Hier überschneidet die Eisenbahn die ehemalige Aus-

sichtsterrasse eines Renaissance-Palazzo. Hinter ihr prangt die Fassade, Balustraden bilden den vorderen Abschluß, von wo der Blick auf den mastenreichen Hafen fällt. Natürlich ist diese Anlage Zufall, aber die Architekten der Renaissance hätten die Eisenbahn bewußt kaum anders gelegt, und warum sollten wir vom Zufall nicht lernen, wenn er das Richtige trifft?

Wie weit die Bahnanlage von Karlsruhe so weitgehende Forderungen erfüllen wird, ist noch nicht erkennbar; jedenfalls gehört sie zu denen, die weit vor die Stadt hinausgelegt sind und infolgedessen alle Möglichkeiten eröffnen. Die Stadt ist von der Rauchplage befreit worden. Der Vorplatz ist geräumig, die Zufahrtsstraßen finden im Empfangsgebäude einen bildmäßigen Abschluß. Die Architektur des Vorplatzes ist im voraus festgelegt, die schlichten, aber wohlproportionierten Fassaden sind von einem Laubengang durchbrochen. Da es sich um Gasthöfe handeln wird, erfüllen sie einen Zweck. Das Gebäude des Bahnhofs selbst ist schlicht; in den Farben gleichgestimmt, zeichnet es sich nur durch bedeutendere Proportionen und einen flachen Mittelgiebel vor den umgebenden Bauten aus. Aber es herrscht durch seine Lage. Die Frage des Droschkenunterstandes ist nicht angeschnitten, die Aufstellung der Straßenbahnmasten ist nicht einwandfrei. Insofern also läßt die Anlage zu wünschen übrig.

Überraschend aber ist das Innere. Man betritt eine mächtige blaugestimmte Halle, kreuzförmig und frei von Einbauten, geschlossen durch zwei hochgewölbte Kassettentonnen, die ohne Auflager aus den Wänden emporsteigen. Das Betongerüst ist offen bekannt, Motive aus dem Steinbau sind grundsätzlich vermieden. Die oberen Wandflächen mitsamt der Wölbung sind durch lichtspendende Glasflächen vielfach durchbrochen; obwohl hier jede mystische Farbenstimmung vermieden ist, wirkt das Ganze unwillkürlich kathedralenhaft.

Die praktische Disposition ist klar und übersichtlich. Gegenüber dem Haupteingang liegt die Sperre, dahinter die Zugangsunterführung zu den hochgelegenen Bahnsteigen. Im stadtwärtigen Seitenarm befinden sich die Wartesäle, Waschräume und Aborte, gegenüber — durch Oberlicht heller beleuchtet — die Gepäckabfertigung, davor zur Rechten die Schalter und zur Linken die Verkehrs- und Betriebsinspektion. Für die Fahrpläne und Preistafeln ist links vom Eingang ein besonderer Nebenraum vorgesehen. Die Automaten stehen gegenüber und bilden Teile der Architektur.

In der ganzen Halle kein Ständer, kein Einbau. Kein Zettel klebt auf den

Wänden, für den der Platz nicht vorausbestimmt wäre. Plakate sind aus dem ganzen Bahnhof verbannt. Die Türen, die Schalter, Heizkörper und Anzeigentafeln bilden einen geschlossenen Sockel, der — rhythmisch gegliedert — das Gewölbe der Halle trägt. Die Aufschriften über den Türen laufen durch und bilden einen Fries, der diesen Sockel abschließt. Ein schlichter Obststand im Grunde des linken Querarmes tritt als einzige Unterbrechung der fortlaufenden Fläche hervor. Die Farben (grau, blau und stumpfgelb) sind überall festgehalten und bilden einen diskreten Grund für das bunte Gewimmel des reisenden Publikums. Die Materialwahl, Beton, Fliesen und etwas Marmor, ist vornehm, ohne aufdringlich zu wirken.

In den Wartesälen, von denen nach sehr nachahmenswerter süddeutscher Sitte die Speiseräume streng geschieden sind, waltet mäßiger aber kultivierter Komfort. Der Eindruck wird durch weiche Lederpolster und gepflegtes Holzwerk bestimmt. An den Wänden hängen als einziger Schmuck Photographien aus dem badischen Lande. In den Speisesälen herrscht etwas mehr Farbigkeit, durch Schablonenmalerei in diskreten Mustern erzeugt. An manchen Einzelheiten bemerkt man mit Vergnügen, daß der Architekt der neuen Wiener Kultur nicht abhold ist.

Die Bahnsteighallen sind gegen die Hauptachse des Bahnhofs nach links verschoben, so daß die Zugangstreppen sie am rechten Ende erreichen. Es ist dadurch vermieden, daß die den Zügen entströmende Menge an den Geländern sich staut. Die Hallen sind bei bescheidenem technischen Aufwande überraschend schön. Das Eisengerüst füllen Glas und Holz, der Lichteinfall durch drei Unterbrechungen ist besonders glücklich. Die Ausgangsseiten sind mit Glaswänden geschlossen; an ihnen hängen zierliche Galerien, die zum Freimelden bei Nebel benutzt werden sollen. Diese betriebstechnische Neuerung gewährt architektonisch einen ungemein hohen Reiz. Sie tragen zu dem leichten — fast möchte man sagen — grazilen Eindruck der Hallen ganz wesentlich bei.

Man könnte diese Karlsruher Schöpfung das Ideal des modernen Bahnhofs nennen. Er ist zweckmäßig, materialgerecht und rhythmisch gegliedert. Sein Ausdruck ist sachlich, verhalten und doch in gewissem Sinne monumental. Zwar Archäologen der Zukunft, die ihn ausgraben sollten, werden nicht handgroße Fragmente ins Museum tragen, weil sich aus ihnen, wie aus Fragmenten antiker Tempel, die Größe einer Epoche ergäbe. Aber diese Größe besitzen wir nicht. Wir müssen froh sein, wenn unsere Zeit der Verwirt-

schaftlichung aller Lebenswerte Schöpfungen von so hoher Aufrichtigkeit und so entwickeltem Geschmack hervorbringt. Sie bereiten uns keine Erhebung, aber wir atmen darin auf von dem parvenühaften Barbarentum, das uns überall umgibt.

In Deutschland scheint ein Bahnhof berufen, den von Karlsruhe an architektonischem Wert zu überragen. Das ist der neue Bahnhof von Stuttgart, den Bonatz durchbildet. Die Schweiz hat sich den Entwurf von Olbrich für Basel entgehen lassen, im neuen Badischen Bahnhof von Curiel und Moser dagegen gereifte Einsicht bewiesen. In Österreich versprechen die neuen Salzburger Wartesäle einen Aufschwung für die Zukunft. Der schönste Bahnhof aber liegt weder in Preußen noch im größeren Deutschland. Aber er liegt im Geistesreiche des Deutschen Werkbundes, auch wenn sein Urheber ein Finne und Auftraggeber die russische Regierung ist. Man hört es mit einigem Neid auf russische Zustände, daß der größte russische Bahnhofsneubau, der von *Helsingfors*, dem größten finnischen Baukünstler, Eliel Saarinen, übertragen worden ist.

Es handelt sich um einen Kopfbahnhof größter Dimension. Ein Seitenflügel erst ist vollendet, doch schon klingen Rhythmen und sprechen Profile, wie sie nur ganz wenige heute zu bilden vermögen.

Warum, so fragt man sich, sind solche Leistungen bei uns nicht möglich? Man fragt so wenigstens, wenn man für einen Augenblick draußen war, z. B. aus Rußland kommt. Wie denn, so wird uns zur Antwort, sind wir nicht stets an der Spitze? Wir kennen alles, kennen Leipzig, Darmstadt und Karlsruhe. Bei der nächsten größeren Anlage werden wir die dort gewonnenen Erfahrungen berücksichtigen, kein Plan geht unverbessert durch unsere Bureaus. Und wenn Helsingsfors vollendet ist, so werden sechs Bauräte hinfahren und einen Bericht aufsetzen.....

Das ist es ja, meine Herren, daß Sie glauben, aus tausend Einzelerfahrungen ein Ganzes bilden zu können. Woran es fehlt, ist der Respekt vor dem künstlerischen Schaffen, zu dem nur wenige berufen sind. Das Verhältnis von Genie und Aufgaben ist von der Vorsehung geregelt. Sie aber zwingen das Genie, über kleinen Aufgaben zu darben oder im Kampfe um große Enttäuschung um Enttäuschung zu erleben. Unser Volk hat ein Recht auf seine Künstler. Und Sie die Sie die Macht haben, auszuteilen und zu verhindern, tragen die Verantwortung für das Schicksal unserer Kultur. Geben Sie Raum dem Genie. Florenz wäre nie Florenz geworden, wenn die Medici selbst den Ehrgeiz gehabt hätten, Brunellescho oder Michelangelo zu sein.

GUTE U. SCHLECHTE ARBEITEN IM SCHNELLBAHNGEWERBE

VON KARL SCHEFFLER

WIE entsteht ein gut gebauter Prosasatz? Nur aus einem klar gedachten Gedanken. Werden Gedanken nicht zu Ende gedacht, wird nicht jedes Wenn und Aber überwunden, so geraten die Sätze entweder unklar oder sie sind, wenn der Mangel hinter Wortzierart verborgen werden soll, obendrein verlogen. Werden viele gut gebaute Sätze so nebeneinander gestellt, daß sich der eine Satz aus dem andern organisch immer ergibt, so hat die Schreibweise Stil. Ist der Schreibende darum ein Künstler? Bewahre! Es sind allerhand Beziehungen zur Kunst da, doch bleiben sie mehr oder weniger latent. Was gut geschriebene Sätze von dem Schreiber aussagen, ist im wesentlichen dieses: das ist ein geordneter Geist und ein vernünftiger, ein im höheren Sinne normaler Mensch.

Was so von dem Schreiber einer guten Prosa gilt, das gilt auch von allen Zeitgenossen, die jene Gegenstände anfertigen, wovon hier die Rede sein soll. Der Architekt, der unsere Untergrundbahnhöfe baut, der Ingenieur, der die Hochbahnviadukte errechnet, der Konstrukteur, der unsere Eisenbahnwagen und elektrischen Bahnen gestaltet — sie alle sind Arbeiter im Dienste einer mächtigen Lebensprosa, die sich überall zwar mit der Kunst berührt, nirgends aber Kunst ist. Auch sie verrichten ihr Werk am besten, wenn man von ihnen sagen darf, sie arbeiteten als vernünftige und im höheren Sinne normale Menschen, wenn man in ihrer Arbeit das scheinbar Selbstverständliche findet.

Wenn man will, kann man den Kampf, den der Deutsche Werkbund führt, einen Kampf um neue Kultur nennen. Denn von einer Zeit, wo jeder zweite oder dritte Mann in der oben angedeuteten Weise lebenstüchtig ist, sagen wir, sie hätte Kultur gehabt. Es ist aber besser, dieses Wort voller Verführungen zur Phrase zu vermeiden. Der Kampf des Deutschen Werkbundes ist vielmehr in erster Linie ein Eroberungszug zur Gewinnung einer neuen männlichen Vernunft, es ist ein Kampf gegen die ins Ungemessene

gehende Albernheit der Zeit, ein Versuch, das im höheren Sinne Selbstverständliche zu legitimieren und in die alltäglichen Dinge wieder jene einfach menschliche Qualität zu bringen, die ohne weiteres klassisch wirkt.

Bei dem Bau von Untergrundbahnhöfen, Hochbahntrakten, Eisenbahnwagen und ähnlichen Dingen handelt es sich um Gegenstände einer industriell erweiterten gewerblichen Arbeit. Es handelt sich nirgends um Aufgaben der Kunst, aber auch nirgends um etwas rein Technisches; es handelt sich um Arbeiten, die zwischen Kunst und Technik stehen und zu deren männlicher Erledigung es einer Gesinnung bedarf, die der klassischen Handwerksgesinnung in früheren Jahrhunderten verwandt ist. Das wird auch von Jahr zu Jahr besser begriffen. Doch sind wir noch weit davon entfernt, diese Anschauung selbstverständlich zu finden. Kaum, daß dieses gesunde Bewußtsein sich aus der fahrigen Inkonsequenz und kindischen Romantik der Zeit loszuringen beginnt, wird es auch schon wieder bedroht von neuer Disziplinlosigkeit.

Betrachten wir, als typisches Beispiel, die *Bahnhofsbauten der Berliner Hoch- und Untergrundbahn*, wie sie im Laufe eines Jahrzehnts nacheinander entstanden sind. In den ersten Bauten gehen Technik und »Kunst«, Ingenieur und Architekt durchaus noch nebeneinander her. Das Konstruktionsgerüst ist häßlich und der Schmuck ist rein dekorativ. Allerdings ist zu bemerken, daß es sich im wesentlichen zuerst um Hochbahnbauten handelte, die viel schwieriger formal zulänglich zu lösen sind als die Untergrundbauten. Hochbahnen sind grundsätzlich eigentlich abzulehnen; sie zerreißen und verengern die Straßen und haben nur den Vorteil, wohlfeiler zu sein als Untergrundbahnen. Der Schnellverkehr sollte prinzipiell unterirdisch geführt werden. Wir tragen ja, um einen drastischen Vergleich von Peter Behrens zu zitieren, unsere Gedärme auch nicht über der Weste. Das Künstliche, das in den Eisengerüsten der Hochbahn liegt, schafft Aufgaben, die formal fast unlösbar sind. Daraus erklärt sich das fast katastrophale Versagen beim Bau der Berliner Hochbahnhöfe. Der Techniker hat die Hallen unserer Eisenbahnhöfe zum Muster genommen, und der Architekt hat steinerne Architekturornamente nachträglich hinzugefügt; jener hat so wohlfeil wie möglich mit Trägern, Stabeisen und Wellblech konstruiert, und dieser hat so repräsentativ wie möglich mit Schmuckmotiven historischer Abstammung oder auch im Sinne des »Jugendstils« die Konstruktion ummantelt. Fast jeder Bahnhof ist ein »Motiv«, jeder einzelne ist »persönlich« gestaltet. Von diesen Ar-

beiten, die das Berliner Straßenbild noch häßlicher machen als es ohnehin schon ist, bis zu den Untergrundbahnhöfen ist dann ein bedeutender Schritt zum Besseren. Vor allem die Bahnhöfe auf der neuerdings gebauten Strecke Spittelmarkt—Nordring haben in ihrer Weise etwas Musterhaftes. Der Erfolg ist vor allem erzielt worden, weil Architektur und Technik in der Hand eines für solche Aufgaben besonders geeigneten Arbeiters eins geworden sind. Der Name dieses Mannes soll hier nicht genannt werden, weil solche Arbeit grundsätzlich unpersönlich, weil sie nicht originell im landläufigen Sinne, sondern sachlich verrichtet werden sollte. Das Verdienst ist darum nicht geringer. Es liegt eben darin, daß der Konstrukteur eine unpersönliche, eine in den wesentlichen Zügen allgemeingültige, eine aus den sachlichen Bedingungen erwachsene Form gefunden hat. Eine Form, in der das Technische ästhetisch geworden und das Künstlerische latent erscheint, eine Einfachheit, die Haltung hat und die am besten mit dem Wort komfortabel bezeichnet wird. Die dünnen eisernen Stützen, die, über das roh Technische hinaus, geschmackvoll und mit gesundem Sinn für das Materialgemäße geformt sind, geben den Bahnhofshallen etwas Lichtes und Übersichtliches, die glasierten Ziegelsteine der Wände und die viel verwandten Kacheln geben den Räumen etwas Reinliches und Vornehmes, die eisernen Träger der Balkendecken weisen unaufdringlich auf die Hauptkonstruktion hin, die geschickt disponierten kleinen Einbauten, die Häuschen für die Bahnbeamten, die Zeitungskioske, die Schildertafeln usw. sind so glücklich mit Decke und Fußboden verbunden, sind so geistreich ohne Prätention aus Eisen, Kacheln, Holz und Glas gefügt, die Treppen sind in den meisten Fällen so gut geführt und oben in so angemessener Weise mit Brüstungen umgeben, daß die Bahnhöfe sich als reizvolle Einheiten präsentieren. Man hat den Eindruck, daß mit geschulter Einsicht das Selbstverständliche getan worden ist; die unterirdischen Bauwerke sind so gestaltet, daß man sie in wohltuender Weise gar nicht bemerkt. In allen Bahnhöfen wird derselbe Formgedanke variiert. In der Hauptsache besteht diese Variation darin, daß die einzelnen Stationen farbig voneinander unterschieden worden sind. Da ist zum Beispiel ein Bahnhof, dessen blanke ziegelsteinerne Wände grau sind, während alle Eisenteile, Einbauten und Umrandungssimse grün gehalten sind; man gelangt dann zu einer Station, wo ein Hellgrau und ein Weiß dominieren, zu einer anderen, wo neben das neutrale Grau ein helles Rot tritt, ein Gelb oder ein dunkles Blau. Von

Kunst ist gar nicht zu sprechen, aber man darf sagen: es erscheint die Reinlichkeit stilisiert. Der Zweck dieser wechselnden Farbigkeit ist, dem im Wagen Sitzenden seine Station leichter kenntlich zu machen, ohne das gesamte Prinzip einer gewissen Uniformität zu verlassen, der Effekt ist aber auch ein ästhetischer, ohne daß ein falscher Ehrgeiz im Spiele wäre. Problematisch wird es auch auf dieser neuen Bahnstrecke wieder, wo die Unterpflasterbahn zur Hochbahn hinaufsteigt. Es ist besser gelungen als auf der alten Strecke, doch scheint es, als ob gewisse Schwierigkeiten nicht zu überwinden sind. Deutlich ist das Bemühen, das eiserne Stützwerk der Viadukte bündig zu schließen, das verwirrende Sparrenwerk zu vermeiden und die Form des Bahnhofs geschlossener und einfacher zu gestalten, doch schleichen sich auch wieder einige Architekturmotive ein, eklektizistisch gewonnene Stilformen, die mit der Aufgabe nun einmal nichts zu tun haben.

Was von der Berliner Untergrundbahn und Hochbahn gesagt wird, gilt grundsätzlich für alle ähnlich angelegten Bahnen. Und ebenso ist auch das Folgende typisch für alle ähnlichen Anlagen.

Es scheint neuerdings, als ob das mit Mühe Erreichte, das schlechthin Vernünftige und Normale schon wieder als zu wenig empfunden wird. Nur so ist es zu verstehen, daß einige westliche Berliner Vororte, bei einer Verlängerung der Untergrundbahn durch ihr Gebiet, sich ausbedungen haben, die Bahnhöfe von eigenen »Architekten« bauen zu lassen. Die Resultate sind gleich wieder schlecht. Die Devise ist gewesen: mehr Kunst, mehr Architektur. Die Kunst an sich besteht nun darin, daß beziehungsvolle Schmuckmotive willkürlich angewandt worden sind: am Rüdesheimer Platz zum Beispiel Weintraubenornamente, am Fehrbelliner Platz kriegerische Embleme und bei der Station Dahlem-Dorf ist aus dem halb oberirdischen Bahnhof sogar ein veritables Landhäuschen mit Säulen und Strohdach gemacht worden. Es ist die gewerbliche Arbeit hier also in die alten Albernheiten der Stilmaskerade und der kunstgewerblichen Ornamentik zurückgefallen. An die Stelle der schlanken eisernen Träger sind dicke gemauerte oder massiv steinerne Säulen getreten, die den Überblick erschweren, und in allen Details macht sich wieder ein falscher Kunstdünkel, ein Verbergen des Sachlichen hinter Scheinformen geltend.

Liegen in diesem Fall das Rechte und das Falsche nebeneinander, so geht anderswo beides ineinander über. In welcher Weise es geschieht, das kann

man jeden Tag in unseren *Eisenbahnwagen, in den Wagen der elektrischen Straßenbahnen* und ein wenig auch in den Wagen der Untergrundbahnen sehen. Konstruktiv sind alle diese Wagen gut durchgearbeitet. Die Notwendigkeit, sie so stabil und doch so leicht wie möglich zu bauen, den verfügbaren Raum voll auszunutzen und das Rationelle bequem erscheinen zu lassen, hat im Laufe der Zeit, nach vielen Verbesserungen, Formen entstehen lassen, in denen sich das Zweckvolle und das Ästhetische recht lebendig durchdringen. Man kann nicht umhin, auf die Anfänge unserer neuen kunstgewerblichen Bewegung zu verweisen; denn den Anregungen jener ersten Jahre verdankt das Gewerbe, das unsere Bahnwagen herzustellen hat, vieles. Damals wiesen die führenden Künstler auf die einfachen Zweckschönheiten einer Schiebkarre, einer Equipage, eines Krans, eines Werkzeugs hin und begannen aus dieser Erkenntnis heraus motivierende Detailformen zu erfinden. Auf diese ersten Versuche weisen noch heute viele Holz- und Metallformen. Die Griffe der Türen, die Verkröpfungen der Metallstangen, die Formen der Sitze und andere Details sind in vielen Fällen Produkte eines wahrhaft modern gesinnten gewerblichen Arbeitsstils, der das Technische und das Ästhetische in einem will. Merkwürdigerweise verschwindet daneben aber keineswegs auch die alte Auffassung, die mit Hilfe der »Kunst« über den wahren Charakter der Dinge glaubte hinwegtäuschen zu sollen. Wir finden zum Beispiel in den Speisewagen der D-Züge neben Formen, die den Zweck haben, die Raumausnutzung zu fördern und die durchaus sachgemäß sind, auf dem imitierten Leder der Stühle gepunzte altdeutsche Ornamente, und die schmale Decke ist mit Blumen und Himmelsbläue bemalt wie der schlechte Plafond eines Saals. Auch in den elektrischen Straßenbahnen wird die Decke des Wagens oft in dieser Weise, wenn auch nicht so repräsentativ, wie eine feste Zimmerdecke behandelt. Es spuken alte Erinnerungen in dieser Weise in das vernünftig Sachgemäße überall noch hinein; es vermischt sich die dekorierende Lüge unanständig auch mit der schmucklosen, komfortablen, unauffälligen Gebrauchsform.

Man tut eben gar zu oft noch ein übriges für die kindisch gesonnene Menge. So gibt es, um ein anderes Beispiel zu nennen, einige *Formen eiserner Masten für die Drähte der elektrischen Bahnen,* die gleich weit von dem tristen Stabwerk der Ingenieure wie von kunstgewerblichen Künsteleien entfernt sind, die dem Umstand Rechnung tragen, daß so ein eiserner Mast aus mehreren

Stücken leicht muß zusammengesetzt werden können, und daß er, der häufigen Wiederholungen wegen, in der Form neutral, aber auch lebendig die Funktion illustrierend, wirken muß. Auch das ist wieder als zu wenig empfunden worden. Architekten haben die Gelegenheit benutzt, um eine Fülle von gußeisernen Ornamenten in historischen Stilen anzubringen und das Material ebenso wie die Idee der Aufgabe sinnlos zu vergewaltigen.

Die Beispiele ließen sich leicht mehren. Sie alle erläutern aber immer dasselbe: daß sich in unseren Tagen die schlichte, klare Vernunft in der gewerblichen Arbeit durchsetzen möchte und daß sie fortgesetzt von den Parvenüinstinkten daran gehindert wird. Auch hier zeigt sich wieder, daß die Formenfrage nicht so sehr eine Stil- oder eine Talentfrage ist, als vielmehr eine Frage der Vernunft, des Reinlichkeitsgefühls und der Konsequenz. Um eine Kulturfrage handelt es sich bei diesen Dingen insofern, als sich die Zeit bei solchen Entscheidungen immer auch grundsätzlich für oder gegen gewisse Lebensphrasen ausspricht.

DIE ARCHITEKTUR DER FAHRZEUGE

VON ERNST NEUMANN

WENN man sagen kann, daß die Grundelemente der immobilen Architektur aus senkrechten und horizontalen Flächen, aus senkrechten und horizontalen Linien bestehen, so könnte die mobile Baukunst als Architektur der Kurven bezeichnet werden. Die Formen der Land-, Wasser- und Luft-Fahrzeuge haben auch tatsächlich von Anfang an auf die würfelförmige Körperform verzichtet, und zwar einesteils infolge der Forderung der Fortbewegung, andererseits den Formen zulieb, welche vom menschlichen Auge verlangt werden. Bewegung ist bedingt durch motorische Kraft, motorische Kraft fordert die für sie günstigste Ausgestaltung der Form. Das menschliche Auge will nicht nur die Bewegung von Fahrzeugen optisch registrieren, sondern es will sie auch erleben, gleichsam demonstriert begreifen. So soll die Form von der Fortbewegung sprechen. Körper und motorische Kraft sollen sich innerhalb eines einheitlichen Empfindungskomplexes decken. Hier ein Objekt, dem man durch Bestimmung keine Bewegung erlaubt — das Gebäude; dort eins, von dem man Fortbewegung verlangt — das Fahrzeug.

Zunächst die *Landfahrzeuge.* Das *Automobil* ist ein Nachkomme des Tierwagens; es ist auf vorhandene Verkehrsstraßen angewiesen. Diese Herkunft aus dem Stall hat das Automobil bis heute noch nicht abgelegt, und zahlreiche technische Bezeichnungen geben davon Zeugnis, z. B. Pferdestärken ‹auf P. S. abgekürzt›. Auch in den Formen hat sich das Auto noch nicht genügend emanzipiert; früher sahen alle Automobile wie pferdelose Kutschen aus, heute noch viele. Die endgültige Form des Maschinenwagens ist der Zukunft noch vorbehalten. Die latinischen Rassen, welche auf dem Gebiet des modernen Kunstgewerbes durch jahrhundertalte Traditionen behindert sind, zeigen im Karosseriebau deutlich die Anlehnung an die Zeitalter der animalischen Fortbewegung. Die germanischen Rassen sind von dieser Tradition freier, sie haben die Maschine erfunden und den Maschinenstil weiterentwickelt. Die Amerikaner, auf dem Gebiete der Karosserie traditionslos,

bauen Wagenkästen nur nach dem ökonomischen Prinzip. Die Engländer, deren Sportbetätigung zwischen Maschine und Tier oszilliert, verlangen vor allem Bequemlichkeit und sauberes Aussehen. Die nordischen Völker sprechen nicht mit. Bleibt Deutschland mit seiner außerordentlichen Betriebsamkeit und mit seinen hochentwickelten Neuformen des Kunstgewerbes.

Die *deutsche Karosserie* beginnt, sich tatsächlich den Weltmarkt zu erobern und formal vorbildlich zu werden. Die Prinz Heinrich-Fahrten, die Rennen der vollbesetzten Tourenwagen gaben den entscheidenden Anstoß zur neuen Formung. Die Bedingungen der Ausschreibungen beschränken die Maschinenkraft und die Dimensionen des Motors. Der Konstrukteur brauchte aber Schnelligkeit: er fing an, den Luftwiderstand zu berücksichtigen und die Formen zu berechnen. Es wurde festgestellt, daß der Luftwiderstand eines schnellen Wagens mehr als ein Drittel der Motorkraft absorbierte. Verringerter Luftwiderstand bedingt glatte, geschlossene Formen. So entstand die Torpedokarosserie. Die Schnelligkeitsrennen der Rennwagen, die Rekorde verlangten die höchste Ausnutzung der aerodynamischen Elemente. Wenn die Luft durchschnitten, zur Seite gedrängt wird, so muß sie irgendwo wieder zusammenkommen. Je harmloser und selbstverständlicher sich dieser Vorgang abspielt, desto weniger wird der Wagen in seiner Fahrt behindert. Seit der Erfindung der Flugmaschine ist die Luft gewissermaßen als fester Körper zu betrachten. Das Auge kümmert sich nicht um unsichtbare Vorgänge: es verlangt vom Fahrzeug, daß es die Luft durchschneidet, also vorn spitz, hinten wie man will. Der Ingenieur empfindet anders: er empfindet Ursache und Wirkung gesetzmäßig, sozusagen juristisch; er braucht vorn rund und hinten spitz, damit die Luft nicht zur Seite geschleudert wird. Hinter dem Fahrzeug soll die Luft zwanglos zusammenfließen; daher hinten die Spitze. Inbezug auf richtige Luftwiderstandsverhältnisse wird zugunsten des Auges sehr viel gesündigt. Das Auge des Publikums muß erst Luft »sehen lernen«; die Maler konnten das schon seit zwanzig Jahren.

Die Form wurde so im wesentlichen bedingt. Der Reisende wünscht aber nicht nur schnell mit schwacher Maschinenkraft zu fahren, sondern auch bequem und gut ausgerüstet. Er braucht auf der Landstraße Reservepneumatiks, Reserveteile, Reservebenzin, Reserveöl, Kleider in Koffern, Signalinstrumente, Beleuchtungskörper, bequeme Sitze, ein Verdeck bei schlechtem Wetter. Die frühere Karosserie wurde mit diesen Ausrüstungs-

gegenständen ungefähr wie ein Zigeunerwagen beladen. Die sogenannten Lauf- oder Trittbretter waren willkommen, um Kannen, Kisten, Koffer und Pneumatiks aufzunehmen. Das Verdeck wurde durch ein Scharnier am hinteren Teil der Karosserie angebracht: es stand seitlich ab und rückwärts über. Eine mächtige Glasscheibe sollte die Insassen vor unbequemem Luftzug schützen. Der Wagenbauer, bisher der einzig Zuständige auf diesem Gebiet der fahrenden Architektur, zeichnete und baute einen ganz andern Wagen in seiner Werkstatt, als der Tourist ihn nach Fertigstellung im Betrieb brauchen konnte. Dem Künstler mußte eine solche Mißgestaltung, welche das Automobil erfuhr, ein wahrer Dorn im Auge sein. Schon vor vier Jahren entstanden Karosserien, welche in ihrer Linienführung und Bautechnik alle Ausrüstungsgegenstände berücksichtigten. Aber erst in neuerer Zeit konnten sich diese neuen Karosserien den Markt erobern. Die Automobil- und Zubehörbranchen waren im Fluß begriffen und konnten nicht plötzlich gehemmt werden. Es mußte sozusagen erst ausfabriziert werden, und langsam schoben sich die neuen Modelle wie ein Keil in den Kreis der Produzenten, welche durch Neuerungen zunächst nur Kosten und Risiko auf sich nehmen. Es ist auch hier wieder die deutsche Karosserie, welche dem Auslande vorangehend den zweiten Schritt zur Gestaltung des Maschinenwagens gemacht hat.

Für die geschlossenen Wagen wurde der amerikanische Eisenbahnbau wegweisend. Der Pullmann-Car ist für den Automobilbau eine Type geworden: die geräumige, nach allen Seiten geschlossene Karosserie. Verlangt der offene Wagen strenge Berücksichtigung der Witterungsverhältnisse und darum in der Wahl des Materials und in der Ausführung genaueste Dispositionen, so erlaubt der geschlossene Wagen eine prächtige Durchbildung der Innenarchitektur. Noch vor kurzer Zeit unterschied sich der Innenausbau des Automobils in nichts von dem Pferdewagen: Stoffauskleidungen für die Wände, den Plafond und die Sitze. Neuerdings benützt man vielfach Leder und Hölzer mit Intarsien und Beschlägen und geht zur stilgerechten Durchbildung über. Ein moderner geschlossener Wagen ist meist ein vollkommener kleiner Salon oder ein Budoir und kostet bis zu 20000 Mark, ohne den Maschinenunterbau. Die Form des geschlossenen Wagens braucht seiner Bestimmung gemäß keine Berücksichtigung der Luftwiderstände. Vielfach wünscht der Auftraggeber ein Fahrzeug, welches er nach Belieben in einen geschlossenen oder offenen Wagen verwandeln kann. Diese Type, Landaulet

genannt, findet man zumeist unter den Automobildroschken; aber auch im Privatgebrauch ist das Landaulet sehr verbreitet; es wird aber immer ein schwerer Fahrzeugtyp sein mit einer ziemlich empfindlichen Mechanik.

Vom *Maschinenunterbau* eines Automobils bemerkt das Publikum nichts, der Wagenbesitzer nur dann etwas, wenn die gefürchtete Panne eintritt. Der Unterbau, das Chassis genannt, hat seinerseits nicht weniger Umwandlungen erfahren als die Karosserie. Die Fabrikanten der Luxuswagenchassis wurden durch das Publikum gezwungen, gewissen Forderungen nachzugeben und nicht nur gut zu bauen, sondern auch schön. Öffnet man die Motorhaube eines modernen Wagens, so tritt einem dort ein schönes Maschinengebilde entgegen, ein Formenaufbau, der scheinbar in nichts an die Bestimmung der Maschine erinnert. Der Motor soll Drehung erzeugen, diese Drehung auf Räder übertragen, die das Fahrzeug bewegen. An dem Automobilmotor dreht sich äußerlich nichts, er läuft unter seinem Gehäuse, ohne daß man etwas bemerkt. Staub, Nässe, Kot bedingen diese Einkapselung.

Die Unterscheidungsmerkmale sind heute für den Laien äußerlich fast auf die Form des Kühlers beschränkt. Der sogenannte Kühler, welcher dazu dient, das Kühlwasser des Motors durch ein Maschengewebe von Metall zu treiben, wird rund, viereckig, oval oder in kombinierter Form ausgeführt, und meist passen die Stilformen eines solchen Kühlers sehr wenig zu den Kurven der Karosserie, da Maschinenfabrikant und Karossier in noch nicht genügender Weise zusammenarbeiten.

Dem *Lastwagenautomobil* wurde lange Zeit jede Formberechtigung abgesprochen. Niemand zwang den Ingenieur, auf Formen zu achten. Auch hier wurde das Publikum zum Erzieher, leider zu Unrecht. Zu Unrecht nicht dadurch, daß es auch vom Lastwagen Form verlangte, sondern daß es vom Lastwagen die Form des Luxusautomobils fordert. Ich habe Bauernomnibusse mit Torpedohauben zeichnen müssen! Der Druck der Konkurrenz, welcher alle Fortschritte und Weiterentwickelungen auf diesen Gebieten geschaffen hat, beginnt auch im Lastwagenbau den Fabrikanten zu rütteln. Er muß sich an die Aufgabe machen, auch für diese Fahrzeuge gute Formen zu suchen. Auch hier tritt der künstlerische Architekt sein berechtigtes Erbe an. Der Büssing-Lastwagen ist der erste Versuch, diesem Formenproblem energisch zu Leibe zu gehen.

Wasserfahrzeuge, welche beinahe so alt sind wie die Landarchitektur,

sind in ihrer günstigen Formgebung schon seit Jahrtausenden fest fixiert. Besonders das Unterwasserschiff, weniger der Überwasserbau. Letzterer zeigte noch vor nicht zu langer Zeit die Formenanlehnung an den Hausbau. Kolumbusschiffe waren schwimmende Häuser, und Nelson kommandierte schwankende Paläste. Erst die Dampfkraft rasierte die Überwasserformen und machte strenge Nutzformen daraus.

Das Seeschiff, dessen Stabilitätsbedingungen die Formen unter und über dem Wasser entscheiden, zeigt naturgemäß andere Linienführung, als das Süßwasserfahrzeug. *Seefahrzeuge* müssen größer sein als Binnenschiffe. Die Bewegung der Meereswelle, das Aufsichangewiesensein bestimmt die Maße. Die Fortschritte der Bautechnik erlauben heute unbegrenzte Dimensionen. Die Imperator-Typen, welche in der Nähe der Küste gigantisch wirken, erscheinen immerhin auf offener See in der Dünung des Ozeans als verhältnismäßig kleine Fahrzeuge. Das Hauptkennzeichen der Seeschiffe ist großer Tiefgang, um die Wellenbewegung zu kompensieren, und hohes Überwasserschiff, um sich gegen die Angriffe des Meeres genügend zu verteidigen. Durch diese Bedingungen entstehen träge Linien und Flächen. Große Seeschiffe erscheinen in der Nähe fast gradwandig. *Süßwasserfahrzeuge* sind auf kleinere Verhältnisse angewiesen und zeigen eine zierlichere Linienführung.

Der *Automobil-Motor,* dessen Abart heute auch der kleinere und mittlere Schiffsmotor ist, hat die Dampfmaschine bei kleineren und zumal bei den Sportfahrzeugen gänzlich verdrängt. Sein leichtes Gewicht und geringes Volumen haben die Form der Fahrzeuge entscheidend beeinflußt und einen Bootstyp geschaffen, welcher das Wasser nicht mehr durchfurcht, sondern bei beschleunigter Geschwindigkeit immer mehr zu einem Gleiten auf dem Wasser übergehen läßt. Diese Fahrzeuge können sehr leicht gebaut sein und heben sich in der Fahrt stark aus dem Wasser heraus. Eine ganz neue Flächen- und Linienführung des Unter- und Überwasserschiffes ist die Folge davon, und die meisten unserer heutigen Motorjachten sind nach diesem Prinzip konstruiert. Der verringerte Wasserwiderstand gestattet die höchsten Geschwindigkeiten, so daß die Rennboote bereits an der Grenze der Hundertkilometer-Stundengeschwindigkeit angelangt sind. Die Motorjachten, welche für Seefahrten bestimmt sind, müssen sich den groben Bedingungen der Seefahrten unterordnen und zeigen die charakteristischen Merk-

male der großen Seeschiffe. Motorsportfahrzeuge gliedern sich in reine Rennboote, Rennkreuzer, Kajütenkreuzer und offene und gedeckte Seefahrzeuge. Letztere zeigen stets Bemastung und Segeleinrichtung, damit sie nicht nur gegen die Gefahren gesichert werden, welche ein etwaiges Versagen der Maschine verursacht, sondern auch gegen die Schwankungen, da der Wind, welcher in die Segel drückt, dem Fahrzeug größere Stabilität verleiht.

Die *Inneneinrichtung* der offenen Sportboote beschränkt sich auf eingebaute Schränke und Fächer. Die Kabinenkreuzer sind meist in den schönsten Edelhölzern innen ausgestattet und erlauben die reichste Innenarchitektur, natürlich unter Wahrung der Zweckmäßigkeit. Gerade diese streng geforderte Zweckmäßigkeit gestattet dem befähigten Architekten außerordentliche Raumwirkungen, da sämtliche Möbelstücke fest eingebaute Bestandteile der Innenräume sein müssen. Die Ausgestaltung der Kambüse z. B. ⟨das ist die Küche mit ihrem Inventar⟩, ergibt schöne dekorative Wirkungen. Jedes Geschirrstück, jeder Topf muß gegen Schwankungen sichergestellt sein.

Die Eroberung der *Luft* ist im Gange. Die ersten Lenkballons, die ersten Schwerer-als-die-Luft-Fahrzeuge zeigen primitive Formen. Wozu Formen bilden, da fast nach jedem Versuch das Fahrzeug in Trümmer ging? Erst die Ergründung der Aerodynamik führte zu bestimmten Zweckformen. Die *Leichter-als-die-Luft-Fahrzeuge,* die Zeppelin- und Parseval-Luftschiffe, haben heute wohl ziemlich ihre letzte Formgebung erreicht. Die wissenschaftliche Ergründung der Aerodynamik ist auch dem Automobilkarosseriebau sehr zustatten gekommen. Das Prinzip, vorn rund und hinten spitz, ist für alle Zeit festgelegt. Versuche mit »vorn spitz« ergaben die wunderlichsten Resultate: Luftschiffe mit spitzen Gondeln verloren einen großen Teil ihrer Geschwindigkeit. »Vorn rund«: das gibt ein natürliches Luftpolster, welches die Luft in der natürlichsten Form durchbricht, ohne das seitliche Verschleudern von Luft. »Hinten spitz«: das erlaubt das natürliche Zusammenfließen der geteilten Luft.

Die *Schwerer-als-die-Luft-Fahrzeuge* nähern sich in ihrer Form immer mehr dem Vogelkörper und — abgesehen von den Flügeln — der automobiltechnischen Anordnung: zuerst der Propeller, dann der Kühler, die Motorhaube und die torpedoförmige Karosserie mit spitzauslaufenden Hinterteilen. Etwas Merkwürdiges: fast zum ersten Male wird der technische

Konstrukteur zum vollendeten Formbildner. Die modernen Flugmaschinen zeigen zum Teil sehr feste, massive Formen, welche, in der Nähe besehen, kaum an ihre Bestimmung des Luftsegelns erinnern. Die Veranlassung zu diesen kraftvollen Formengebilden ist außerordentliche Beanspruchung auf Festigkeit während des Gebrauches. Die Geschwindigkeiten der Luftfahrzeuge sind beträchtlich, und Flieger, welche 200 Kilometer die Stunde überschreiten, sind zahlreich. Wenn man zu diesen natürlichen Luftwiderständen den Druck des Windes und plötzlicher Böen hinzuaddiert, so werden die augenblicklichen Beanspruchungen des Fahrzeuges enorme.

Die Typenentwicklung der Flugmaschine ist noch nicht beendet, und zahlreiche gänzliche Neuformen sind in der Bildung begriffen. Hier ist bemerkenswert, daß die Flugmaschine natürlicherweise die höchste Leistungsfähigkeit mit der schönsten Form untrennbar vereinigt.

PASSAGIERDAMPFER UND IHRE EINRICHTUNGEN

VON BRUNO PAUL

ALTE Stiche und Schiffsmodelle geben uns ein Bild jener stolzen Fregatten, die Kühnheit der Form mit Reichtum der Ausbildung des äußeren und inneren Schiffes verbanden als Ergebnis engen Zusammenarbeitens von Schiffsbautechnikern und Künstlern. In der Folgezeit entwickelte der Dampfschiffsbau unter Zuhilfenahme des Eisens im Laufe von hundert Jahren die zuverlässigen, wohlorganisierten und schnellen Riesen, wie wir sie heute kennen, mit starken Maschinen, fein konstruierten nautischen Apparaten und einem gewaltigen Bau von Eisen, alles in jener technischen Schönheit, die von künstlerischer Schönheit scheinbar so verschieden, und die ihr doch so nahe verwandt ist. Aber jene den Forderungen der Technik und ihrem Geiste folgende Mitarbeit der Dekorationskunst, wie sie beim alten Segelschiffsbau zu finden war, blieb beim Bau des eisernen Dampfers aus. Ja, im selben Maße, wie die Technik alle notwendigen Maschinen, Geräte und Konstruktionen mit unerbittlicher Folgerichtigkeit zu immer größerer Klarheit in der Form wie im Gebrauchswert herausarbeitete, in gleichem Maße versagten die dekorativen Künste bei der Ausbildung der Innenräume.

Nirgends wurde der Kontrast zwischen dem hohen Stande technischer Entwicklung und dem Niedergange und der Unzulänglichkeit der Leistungen dekorativer Kunst so fühlbar, wie beim Anblick einer Schiffseinrichtung zu Beginn dieses Jahrhunderts.

An der Arbeit des Ingenieurs konnten nicht nur Techniker von Beruf, sondern auch Leute mit rein künstlerischem Interesse ästhetische Befriedigung finden, während die oft mit großem Aufwand an Geld, an Arbeit und Material hergestellten Luxusräume nur Unbehagen verursachten. Dabei waren dankbare und äußerst anziehende Aufgaben zu lösen. Aus den durch kleine Luken belichteten engen, dumpfen Schiffsräumen waren große Speisesäle, weiträumige Salons geworden. Fluchten von vier, fünf Zimmern dienten begüterten Reisenden als Wohnsitz. Ohne Cafés, Restaurants, Teestuben und

Bars war kein Schiff mehr denkbar. Alle diese Aufgaben wurden in den letzten dreißig Jahren bearbeitet, und man scheute weder Anstrengungen, noch Kosten, »Attraktionen« daraus zu machen. Alle Stilepochen mußten herhalten, und es entstanden berühmte Sehenswürdigkeiten, allerdings von meist zweifelhafter Schönheit. Man baute durch drei Decks gehende Speisesäle, deren obere Stockwerke ein Aufgebot wuchtigster Monumentalarchitektur mit Säulenstellungen aller Ordnungen, mit Karyatiden, schweren Balustraden, gewaltigen Kartuschen und vielverkröpften Ausladungen und Gesimsen aufwiesen. Und diese schwere und »monumentale« Pracht lastete auf wenigen dünnen Eisenstangen, denn im unteren Raum war jeder Quadratzoll Platz viel zu kostbar, um ihn mit einer Scheinarchitektur zu verschwenden, und man beschränkte sich auf die einfachsten Notwendigkeiten der Konstruktion. Eine Zeitlang beherrschte eine Art Louis-quatorze-Stil mit sehr viel Gold und von einem Snobismus, wie ihn nur die stilistische Verwahrlosung der neunziger Jahre hervorbringen konnte, die Haupträume der Schiffe. Daneben standen Salons, deren harmlose Möbelmagazin-Banalität durch aufgenagelte vergoldete Messingkränzchen zu »strengstem Louis seize« gesteigert wurde, »Rauchsalons« immer in geräucherter Eiche im altdeutschen Stil, holländisch oder gar im »nordischen Stil«.

Mangelnden guten Stil suchte man eben durch »Stilarten« zu ersetzen. Diese schlimmen Zeiten sind vorbei, und die grotesken Absonderlichkeiten verschwinden von den Schiffen.

Inzwischen haben sich mit den größeren Abmessungen der Dampfer auch die Dimensionen der Räume weiter erheblich vergrößert. Damit sind neue Möglichkeiten geboten in der Anlage der Räume und ihrer Fenster. Mußte man sich früher im wesentlichen auf Luken beschränken, so legte man jetzt nach den oberen geschützten Decks Gruppen von regelrechten Fenstern an, machte Erker und Nischenausbauten und kam Raum-Abmessungen und -Ausbildungen nahe, wie sie beim Bau von Hotels üblich sind. Und zwar bei den Gesellschaftsräumen sowohl wie bei den bequem und elegant ausgestatteten Kabinen. Alles zu dem Zweck, verwöhnten Reisenden innerhalb des inneren Schiffes die Illusion eines Aufenthaltes in einem Hause auf festem Boden zu geben. Wenn sich dabei jene den Innenräumen eines Schiffes eigentümliche Schiefheit aller Linien, die eine rechtwinklige Stellung von Konstruktions- und Ausbildungsteilen untereinander nur genau in der Mittelachse

des Schiffes zuläßt, nicht ganz vermeiden ließ, so bieten die entstehenden flachen Kurven mit dem Reiz ihrer perspektivischen Überschneidungen bei den großen, die ganze Breite des Dampfers einnehmenden Räumen besondere Möglichkeiten. Sie betonen das Besondere des Schiffsraumes und stellen eigentlich die einzige Schwierigkeit bei der Ausbildung dar.

In der Verwendung von Materialien ist man durch technische Rücksichten nicht allzusehr beengt. Von Wichtigkeit ist bei der großen Inanspruchnahme und der dadurch bedingten Abnutzung die Verwendung ausgezeichneter und dauerhafter Materialien, sowie die allergrößte Sorgfalt bei der Herstellung aller Arbeiten. Natürlicherweise sind Holz und Metall in jeder Verwendungsart, poliert oder lackiert, die nächstliegenden und für die Montage geeignetsten Materialien zur Bekleidung von Wänden und Decken. Insbesondere sind alle im Möbelbau verwendeten Holzarten ohne weiteres brauchbar, außer an jenen Stellen des äußeren Schiffes, die mit Seewasser in Berührung kommen. Dort wird das harzige Teakholz bevorzugt. Stellenweise, besonders in den Bädern, sind auch keramische Platten und selbst Marmor als Wandbekleidungen verwendet worden, ohne daß sich besondere Schwierigkeiten in der Montage oder in der Erhaltung bemerkbar gemacht hätten. Indessen bleiben Holz und Metall das eigentlich gegebene und am meisten verwendete Wand- und Deckenmaterial. Als Fußbodenbelag hat sich, überall dort, wo Teppiche nicht in Frage kommen, Gummibelag eingeführt. Seine Elastizität, Sauberkeit, sowie leichte Reparaturfähigkeit haben diesem aus kleinen ineinandergreifenden Platten bestehenden Material zu seiner weitverbreiteten Anwendung verholfen. Eisen kann man wegen des Rostens natürlich nur gestrichen und lackiert verwenden; an Stelle der Bronze, falls man sie nicht vergolden will, treten Legierungen mit geringer Oxydation.

Da sich nun bei der Ausbildung der Räume weder erhebliche künstlerische noch technische Schwierigkeiten entgegenstellen, so brauchte man, um zu einem guten Ergebnis zu gelangen, nur denselben Weg einzuschlagen, den die Technik erfolgreich gegangen war: das Notwendige und sich aus logischer Folgerichtigkeit von selber Ergebende in die zweckmäßigste, einfachste, selbstverständlichste und ungesuchteste Form zu bringen. So hatte man das für die Schiffseinrichtung richtige Prinzip angewendet, um Sachlichkeit, Brauchbarkeit und äußerste Bequemlichkeit und eine gewisse, unserer Lebensart, unseren Gewohnheiten und unserer eigenen Erscheinung entsprechende

Eleganz zu erzielen. Kamen dazu eine künstlerische Bearbeitung des Grund=risses der Räume und der Wände und Decken, sowie wohlklingende Farb=akkorde an Stelle prunkhafter Goldprotzerei, so würde das, streng ge=nommen, völlig ausgereicht haben zu einem Aufenthalt für die Dauer von einer oder mehreren Wochen, auch für den Verwöhntesten. Diesen naheliegen=den Weg ging man aber nicht. Auch wollten die Schiffsgesellschaften ihren Passagieren mehr geben. Die Räume sollten nicht nur komfortabel und ele=gant, sie sollten reich erscheinen, und auch dem, der einen Aufenthalt in prunk=vollen Räumen gewöhnt war, etwas Besonderes zu sagen haben.

Da bei den sehr großen Summen, die der Bau eines überseeischen Dampfers erfordert, ein recht bedeutender Aufwand bei der Ausbildung der Haupt=repräsentationsräume nicht allzuviel bedeutet, und da die großen Gesell=schaften in diesem Punkte nicht kleinlich sind, so fehlt es nicht an Mitteln, in der Zukunft Schiffsräume zu schaffen, in denen sich alle Schönheit dekorativer Kunst entfalten kann. Es ist keine Unmöglichkeit, diese Räume mit dekora=tiven Malereien und Bildern hervorragender Maler zu schmücken. Es hindert nichts, Skulpturen der besten Bildhauer zu verwenden. Unsere Dampfer können, ohne daß die Kosten den bisher üblichen Rahmen überschreiten, das Beste unserer dekorativen Kunst zeigen, das Schönste an Mustern in Tep=pichen und Stoffen, wie sie schon heute gewohnt sind, das Beste zu ver=wenden, was wir an technischer Qualität leisten.

Die Arbeiten unserer großen Gesellschaften beweiseni n den letzten Jahren, daß sie diesen Weg zu gehen entschlossen sind, und wir können hoffen, daß in naher Zukunft eine Reise in der ersten Klasse unserer Schiffe einen künst=lerischen Genuß gewähren wird. Den Räumen der zweiten Klasse wird es vorbehalten sein, durch geschmackvolle Sachlichkeit allen ästhetischen An=forderungen zu genügen, und auch im Zwischendeck wird es künstlerischen Bemühungen gelingen, der kalten Nüchternheit reiner Konstruktion eine in Farben und Formen sachliche, selbstverständliche und schlichte Schönheit zu geben.

Dann wird das Ziel erreicht sein, daß die Kunst der Künstler und die Kunst der Ingenieure im Schiffsbau gleichwertig nebeneinander stehen.

DAS KRIEGSSCHIFF

VON ALBERT SCHEIBE

ES mag auf den ersten Blick nicht recht erklärlich erscheinen, wie es gelingen sollte, den Bau eines Kriegsschiffes in den Kreis ästhetischer Betrachtungen eines Buches zu ziehen, das für die künstlerische Belebung und Ausgestaltung unseres gesamten gewerblichen und technischen Schaffens eintritt. Besonders der Fachmann wird dem Versuch skeptisch gegenüberstehen.

Wenn ich es unternommen habe, mich an die Aufgabe heranzuwagen, so habe ich es nicht in kritischer Absicht getan, sondern bin von der Frage ausgegangen: *Erweist sich das Kriegsschiff als Bau dem Streben nach künstlerischer Ausgestaltung zugänglich, und wenn dies der Fall ist, inwieweit?*

Alles menschliche Schaffen ist das Ergebnis eines bestimmten Wollens. Dieses ist subjektiv und äußert sich daher verschieden. Die Unterordnung unter einen Zweck lenkt es mehr oder weniger in gleichgerichtete Bahnen und bringt es in Abhängigkeit von der Zweckbestimmung des Objekts. Der Kriegsschiffbau steht nicht im Dienste der Persönlichkeit, sondern einer großen Zweckorganisation, deren Aufgaben bis ins einzelne klargestellt sind. Wenn daher die vorliegende Abhandlung nicht streng den Standpunkt der Subjektivität wahrt, wenn sie häufig vom Objekt ausgeht, d. h. in gewisser Hinsicht deduktiv ist, so geschieht dies zwar hauptsächlich mit Rücksicht auf die größere Einfachheit der Darstellung, findet aber seine Rechtfertigung auch in der Eigenart des behandelten Stoffes.

Seiner *Entstehung* nach ist das Kriegsschiff die besondere Art eines *Baues.* Die erste Frage ist demnach die: *Wie wird man es in die Reihe der verschiedenen Baugattungen einzugliedern haben?*

Ganz allgemein gehört es zur Gattung des *Schiffes.* Schon die Forderungen, die sich aus der Eigenart dieser Gattung ergeben, stellen es abseits architektonischer Anschauungsweise in einen eigenen Bezirk. Die Grundbedingungen der Schwimmfähigkeit, der bestimmten Schwimmlage, der Bewegungsmöglichkeit im tragenden Medium, ferner die Eigenschaften dieses Mediums, die unterzubringenden Räume und Gewichte und die daraus sich

ergebenden Beanspruchungen des Schwimmkörpers schaffen bindende Voraussetzungen, die von denen der Architektur verschieden sind, hier statische, dort neben den statischen dynamische Grundsätze. Während dem Architekten in der Anlage seines Baus, in Grundriß, Gliederung und Verteilung der Baumassen mehr oder weniger freie Hand gelassen ist, ist der Schiffsbauingenieur an gewisse Formen und an eine bestimmte Massenanordnung gebunden.

Schon bei diesem ganz flüchtigen Vergleich wird es klar, daß die Beziehungen zwischen Architektur und Schiffsbau nur sehr mittelbar sein können und daß der Bau eines Schiffes von der Eigenart seiner Bestimmung weit abhängiger ist als selbst ein ausgesprochener Zweckbau der Architektur.

Das tritt noch deutlicher hervor, wenn sich die Gattung zum *Kriegsschiff* spezialisiert. Es kommen dann zahlreiche neue Forderungen hinzu, die durch die Sonderaufgaben der militärischen Verwendung bedingt sind. Die Erfüllung des Hauptzwecks, Vernichtung des Gegners, setzt vor allem einen nach der militärischen Bestimmung des Schiffes verschiedenen Grad von *Kampfkraft* voraus, der sich ausdrückt in der Stärke seiner Angriffswaffen, der Artillerie und des Torpedos, und in dem Maße seiner Standkraft, dem Werte der Schutzwaffen, des Panzer- und Unterwasserschutzes. Ferner ist Geschwindigkeit von bestimmter Höhe notwendig, um der strategischen Forderung frühzeitigen, mindestens aber rechtzeitigen Erscheinens an der gewünschten Stelle zu genügen, um sich im Kampfe den taktischen Stellungsvorteil zu sichern oder dem Gegner die Erringung dieses Vorteils unmöglich zu machen. Endlich muß, entsprechend der beabsichtigten Verwendung, hinreichende Seeausdauer und Seefähigkeit verlangt werden.

Diese Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Kriegsschiffes bestanden in beschränktem Maße schon, als sich die Seekriegführung noch der primitivsten Mittel sowohl der Fortbewegung wie des Kampfes bediente. Sie waren naturgemäß gering, solange man noch der Anlehnung an die heimische Küste bedurfte und die Schlachten im Kampf Mann gegen Mann entschieden wurden. Sie wuchsen mit der Erweiterung des Operationsgebiets, der Erschließung der Meere und mit der zunehmenden Anwendung technischer Hilfsmittel. Daß es heute, wo wir Geschütze bis zum 38 cm-Kaliber, Panzerung bis 40 cm Stärke und Maschinen von 100000 Pferdestärken verwenden, ausgeschlossen ist, einen Einheitstyp zu schaffen, der sowohl alle technischen Möglichkeiten in sich vereinigt als auch allen Bedingungen der

militärischen Verwendung gerecht wird, versteht sich im Hinblick auf die sehr hohen Kosten des Baues und die militärische Auswertung von selbst.

Im Ausgleich mit den militärisch-technischen Voraussetzungen haben die Bedürfnisse der Kriegführung innerhalb der Art des Kriegsschiffes zur Bildung bestimmter *Gattungen* geführt.

Die für die *Wesensbestimmung dieser Gattungen* notwendige Klarheit der militärischen Anschauungen hat nicht immer bestanden. Besonders in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts macht sich in engstem Zusammenhang mit den Fortschritten der Waffentechnik ein unsicheres Tasten bemerkbar. Erst allmählich kehrte man zu der *historischen Gattungstrennung* zwischen *Schlachtschiff und Aufklärungsschiff* zurück, von denen das Schlachtschiff als eigentliches Kampfschiff seine Kräfte im entscheidenden Ringen zum Tragen bringen, das Aufklärungsschiff den Führer über Stellung, Stärke und Bewegungen des Gegners unterrichten soll. Die Notwendigkeit, mit der Erweiterung der Operationsgebiete der Aufklärung einen stärkeren Rückhalt zu geben, führte innerhalb der Gattung des Kreuzers zu einer Unterteilung. Neben dem eigentlichen Aufklärungsschiff, dem Auge der Flotte, dessen typische Eigenschaften wir in dem schnellen, weniger kampfkräftigen kleinen Kreuzer verkörpert sehen, entstand der Panzerkreuzer, der einen höheren Grad von Kampfkraft mit Geschwindigkeit und Beweglichkeit vereinigt. Als *Nebengattungen,* lediglich der Torpedowaffe dienstbar, haben sich nur das Torpedoboot und neuerdings das Unterseeboot ergeben.

Für die Zumessung der bereits erwähnten Elemente, Kampfkraft, Geschwindigkeit, Seeausdauer und Seefähigkeit ist der Verwendungszweck maßgebend. Er bestimmt den hierbei anzustrebenden Ausgleich und entscheidet über die Eigenschaften der Gattung.

In der Entwicklung des Kriegsschiffs hat sich mit der Zeit, vor allem in den letzten Jahrzehnten, ein immer innigeres *Verhältnis zur Technik* herausgebildet. Früher, wo die Kampfmittel sich auf die Ausrüstung des einzelnen Kämpfers beschränkten, diente das Schiff fast ausschließlich als Fahrzeug, als Träger der Heeresmacht, die es, durch Menschenkraft und später die Kraft des Windes bewegt, über die unzugänglichen Flächen des Ozeans aneinander führte. Heute ist die Waffe ein integrierender Teil des Fahrzeugs selbst geworden und bestimmt sein Wesen, seine Gattung, seinen Typ. Die Maschine gibt ihm als Organ seines Körpers die Möglichkeit un-

abhängiger Eigenbewegung. Der Mensch kämpft nicht nur *auf* dem Schiff, sondern *mit* ihm. Es ist Träger der Waffe und Waffe zugleich. Es hat in der immer reineren Herausbildung seiner Art als Zweckwesen seinen Wesenszweck dem des *Instrumentes*, der *Maschine*, mehr und mehr angenähert. Der Angleichungsprozeß ist heute schon so weit vollzogen, daß sich die Terminologie der militärischen Begriffsbestimmung der Ausdrücke »Kampfinstrument« und »Kampfwerkzeug« bereits im übertragenen Sinne zur Bezeichnung des Kriegsschiffes bedient. Nicht nur, daß man imstande ist, mit diesem Werkzeug selbst den Todesstoß gegen den Feind zu führen, es schafft den einzelnen Waffen auch alle Voraussetzungen ihrer Verwendung und ihre Daseinsbedingung; sie leben und sterben mit ihm wie das Schwert in der Hand des Fechters.

Werfen wir, um ein einigermaßen vollständiges Bild vom *Wesen dieses Instrumentes* zu erhalten, noch einen kurzen Blick auf seinen *Aufbau* und die *Beziehungen seiner Einzelorgane zueinander.*

Die Form des Rumpfes, die – wie schon erwähnt – durch die Bedingung der Beweglichkeit im allgemeinen festgelegt ist, ist in der Einzeldurchbildung aufs engste an die Gesetze des Widerstandes im Wasser im Verein mit bestimmten Bedingungen des Verhältnisses zwischen Länge, Breite und Tiefgang, an die Forderung der Manövrierfähigkeit und endlich an Art und Raumbedarf der unterzubringenden Einrichtungen gebunden. Daß hier wissenschaftliche Forschung Hand in Hand mit technischem Können zu erheblicher Umgestaltung und Vervollkommnung geführt hat, zeigt schon der flüchtige Blick auf die Tafel II und auf die Steigerung der Geschwindigkeitsleistungen, zu der die Verbesserung der Linienführung unter Wasser wesentlich beigetragen hat. Der Bau »zwischen Wasser und Wind« schließt sich, soweit der Rumpf in Betracht kommt, eng an die Unterwasserformen an. Ist bei diesen die Linienführung des Hinterschiffes besonders wichtig, so spielen über Wasser die Formen des Vorschiffes insofern eine gewisse Rolle, als sie der Forderung günstiger Seeeigenschaften genügen müssen. Die Gestalt des oberen Aufbaus ist gegeben durch die Notwendigkeit, mit Rücksicht auf die Belastung die schweren Massen in der Mitte des Schiffes zusammenzulegen und die Enden freizulassen, ferner durch die Forderung eines ungehinderten Gebrauchs der vornehmsten Waffe des Schiffes, der Artillerie. Die Bedingung einer möglichst großen Ausnutzung, d. h. großer Bestreichungswinkel für die

schwersten Geschütze, die heute für das Linienschiff und den Panzerkreuzer die Hauptbewaffnung bilden, hat zu ihrer Aufstellung in drehbaren Türmen in der Mitschiffslinie, zum Teil in überhöhter Anordnung, geführt. Der Aufstellungsort der Türme ist ferner an die Forderung ihrer Unterbringung innerhalb des mittleren, am besten geschützten Teiles des Schiffes und an die Einordnung der Munitionsräume zwischen Kesseln und Maschinenanlage gebunden. In welches schwierige Abhängigkeitsverhältnis hierdurch die übrigen Aufbauten, die Kommandobrücke mit Kommandoturm, von denen aus man guten Überblick nach allen Seiten verlangt, die Masten mit den Signal- und funkentelegraphischen Einrichtungen, die Schornsteine, die Scheinwerfer, die hinsichtlich ihrer Verwendung wiederum besondere Bedingungen stellen, und schließlich die Boote mit ihren Aussetzvorrichtungen geraten sind, wird aus den beigegebenen Abbildungen, besonders Tafel III, ohne weiteres klar. Für die Mittelartillerie ist im allgemeinen eine Breitseitaufstellung — auch beim kleinen Kreuzer — üblich. Eine möglichst hohe Lage über Wasser ist wegen ihrer Gebrauchsfähigkeit auch bei Seegang notwendig. Diese Forderung wird wieder beschränkt durch die Rücksicht auf die hinzutretenden, außerordentlich hohen Gewichte der Zitadelle und der schweren Türme, deren Panzerbau erhöht werden muß, und ferner auf die mit der Höhe des Schiffes wachsende Zielfläche für den Gegner.

Die hier angedeuteten Zusammenhänge im Verein mit der Notwendigkeit äußerster Raum- und Gewichtsbeschränkung, die heute dringend geworden ist, wo die hohen Leistungsforderungen das Deplacement an die oberste Grenze, sowohl hinsichtlich der entstehenden Kosten wie zum Teil auch der militärischen Brauchbarkeit herandrängen, lassen naturgemäß in der Wahl der *Massenverteilung* und *-anordnung* wenig freien Raum. Verwendungszweck, technische Ausführung und Rücksichten der Gewichtsersparnis geben ihr fast restlos das höhere Gesetz. Dasselbe gilt auch für die *Formengebung.*

Ehe sich die Darstellung diesem Gebiete zuwendet, sei ein anderes Kapitel, das mit dem bisher Behandelten nur mittelbar in Beziehung steht und das des Blickes und der Hand des Künstlers durchaus bedarf, nur gestreift: das der *Inneneinrichtung* der *Wohnräume* und der *äußerlichen Ausschmückung des Baues.*

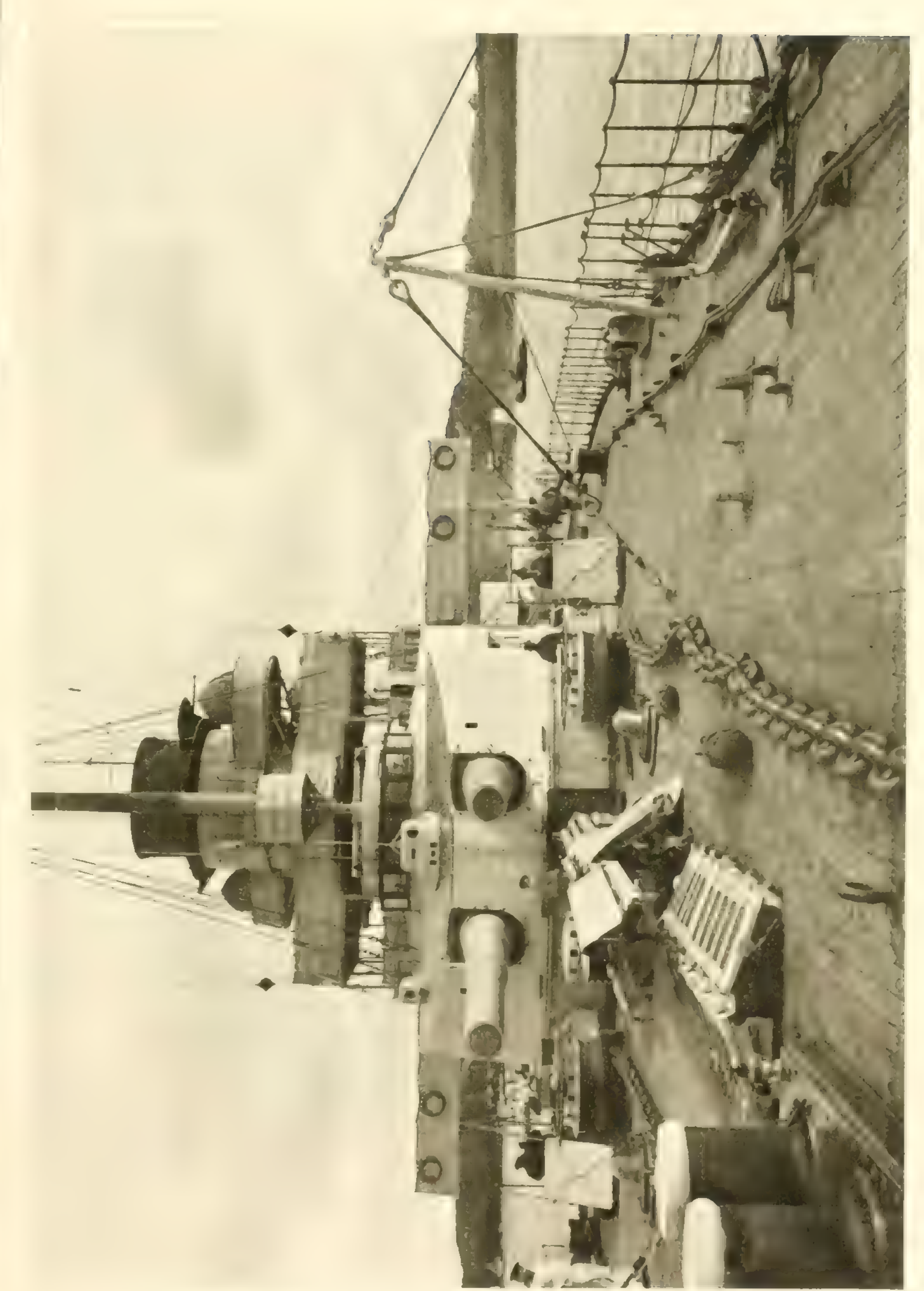
Die Forderung, dem Wohnraum und seiner Einrichtung das Gepräge des Kriegsschiffmäßigen und gleichzeitig der wohnlichen Heimstätte zu geben,

ist bei der Notwendigkeit, an Stelle des hierfür brauchbareren Materials, des Holzes, das bildnerisch sprödere Blech zu verwenden, gewiß schwierig zu erfüllen. Die vorliegenden Lösungen sind insofern noch nicht einwandfrei, als ihnen noch Zielsicherheit und harmonische Abrundung fehlt. Es wäre zu begrüßen, wenn sich hier zu dem Praktiker der Künstler zu tätigerer Mitarbeit gesellen würde.

Nach dem, was über das Wesen des Kriegsschiffes und seine allmähliche Abwandlung gesagt ist, kann es nicht wundernehmen, daß der reine Zierat zur Ausschmückung des Baues gegen früher sehr an Bedeutung verloren hat. Er findet sich heute nur noch am Bug und am Heck und sollte sich auch in seiner eingeschränkten Anwendung streng der Eigenart des modernen Schiffes anpassen. Das Schiff früherer Jahrhunderte, das nur als Fahrzeug, als Beförderungsmittel und als Wohnstätte diente, gestattete hierin eine vollkommen andere Behandlung als das Kampfinstrument unserer Zeit. Außerdem schuf das Holz als Baumaterial andere stoffliche Voraussetzungen.

Die hier gegebene Richtlinie strenger Anpassung gilt ganz allgemein auch für die freie formale Behandlung aller baulichen Einzelorgane des Schiffes, soweit die Unterordnung unter die Zweckbestimmung eine solche überhaupt zuläßt. Tatsächlich ist das an einigen Stellen, wenn auch innerhalb engster Grenzen, der Fall. So ist die Form der Masten zwar von ihrem Verwendungszweck und von den Anschauungen über die Folgen von Geschoßtreffern, die der Schornsteine von der Forderung einer vollkommenen Verbrennung des Brennstoffes, die des Bugs von der Bedingung günstiger Seeeigenschaften allgemein abhängig, im einzelnen ist indessen ebenso wie bei der Art des Ansatzes und des Überganges verschiedener Flächen an manchen Teilen des Schiffes der Betätigung des Formenempfindens einiger Spielraum gelassen. Es sei z. B. auf die Neigung der Schornsteine und Masten zur Decksebene auf den kleinen Kreuzern und Torpedobooten hingewiesen, die hier den Eindruck des leichten, schnellen Vorwärtsstrebens unterstützt. Ein Vergleich der Aufbauanordnungen in den Abbildungen der Tafeln III und IV läßt vermuten, daß vor allem die amerikanische Ausführung wohl eine klarere und überzeugendere Lösung zuließe. Wenn sich freies Schaffen in Formengebung und Massenanordnung auch nur vereinzelt und mehr oder weniger an den Zweck gebunden zeigen kann, so entscheidet es doch über die äußere Gesamterscheinung des modernen Kriegsschiffes zweifellos mit.

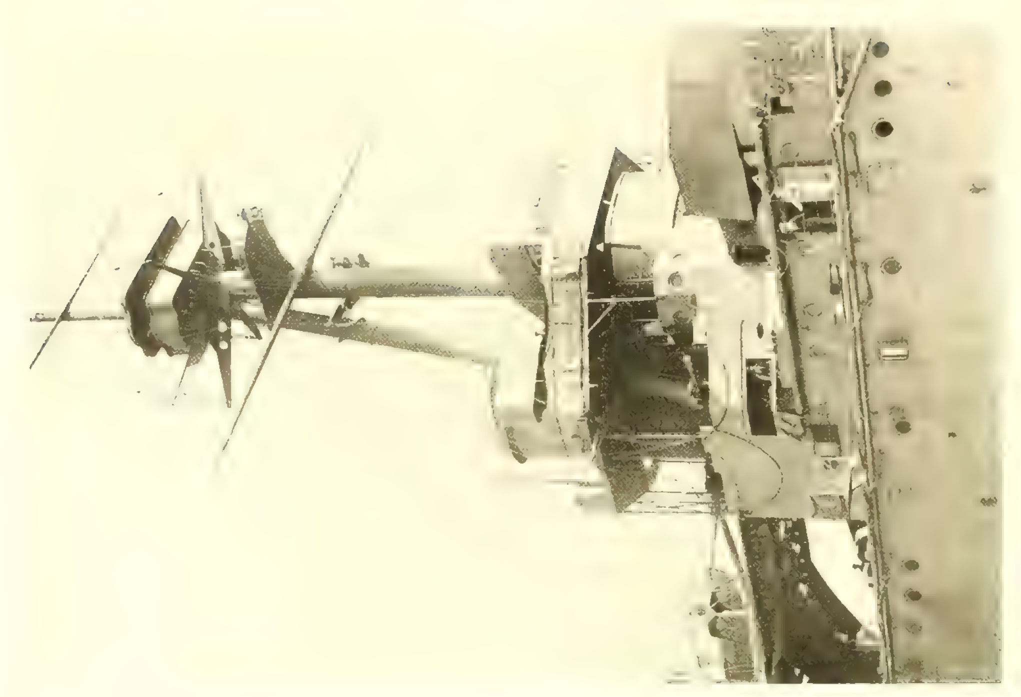
TAFEL III



S. M. GROSSER KREUZER „GOEBEN“ VORDERER TURM UND KOMMANDO-BRÜCKE

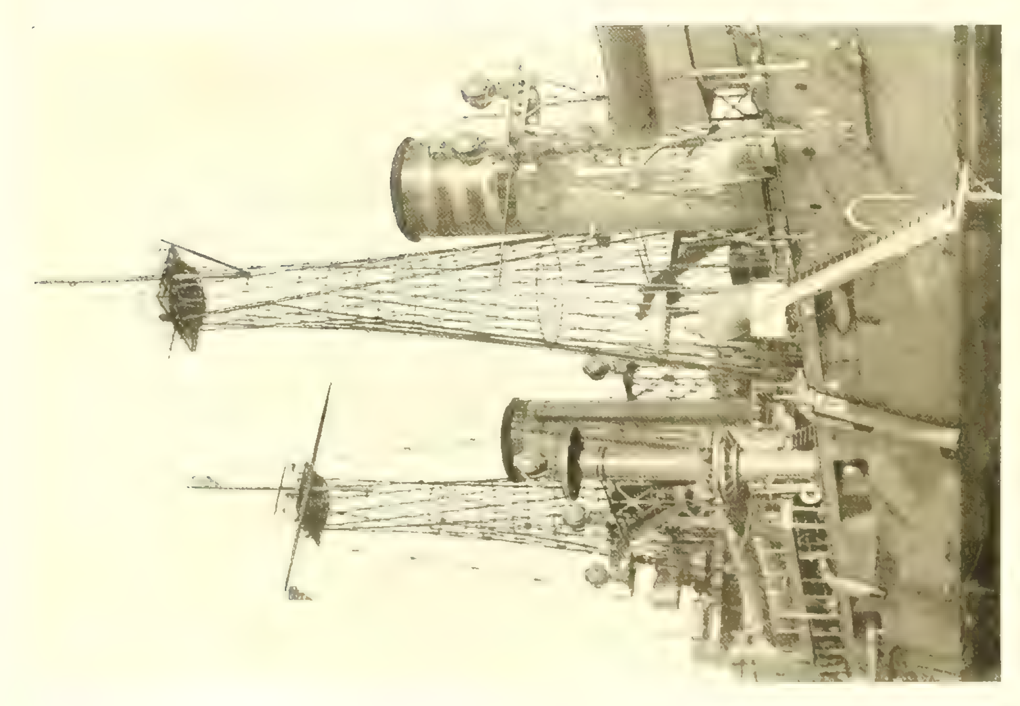
BAUWERFT: BLOHM & VOSS HAMBURG (1909)

TAFEL IV



ENGLISCHES LINIENSCHIFF „NEPTUNE“ FOCKMAST UND KOMMANDO-BRÜCKE

BAUWERFT: STAATSWERFT ZU PORTSMOUTH (1908)



AMERIKA-NISCHES LINIENSCHIFF „NORTH DAKOTA“ MASTEN UND AUFBAUTEN

BAUWERFT: FORC RIVER SHIPB. CO. (1906)

Neben dieser Teilwirkung, sagen wir der künstlerisch bewußt gestalteten Form, tritt aber noch eine andere auf, die der reinen Zweckform. Es muß überraschen, daß Gebilde wie z. B. etwa der Schiffsrumpf oder der moderne Geschützturm unser ästhetisches Empfinden sympathisch ansprechen, daß wir von ihnen künstlerische Anregungen empfangen, obwohl ein bestimmtes Kunstwollen bei ihrer Entstehung nicht mitgesprochen hat. Daß diese Wirkung lediglich auf einem Spiel des Zufalls beruhen sollte, wird man schwerlich annehmen können. Die Genugtuung des Verstandes über die Zweckmäßigkeit der Anordnung erklärt sie nur zum kleinen Teil. Die Annahme, daß Zweckmäßigkeit und Formenschönheit in irgendeinem inneren Abhängigkeitsverhältnis zueinander stünden, ist in diesem Buche bereits gebührend zurückgewiesen worden. Man wird die Ursache der Erscheinung nicht in der Zweckmäßigkeit, sondern in der Gesetzmäßigkeit eines bestimmten Rhythmus der Massenverteilung und Formengebung suchen dürfen, der die an sich tote Zweckform belebt, in den tieferen kosmischen Zusammenhängen der Gesetze, die um uns die Mechanik der Dinge und in uns die Mechanik unseres Denkens und Empfindens beherrschen. Daß bei der Verschiedenheit der Formenentstehung im Gesamtbild eine Harmonie der Wirkung erzielt wird, zeigt einerseits, daß solche gemeinsame Beziehungen unseres künstlerischen Empfindens und Wollens und der Erscheinungen der materiellen Welt zu bestehenden allwaltenden Grundgesetzen wohl vorhanden sein müssen, andererseits aber auch, daß man in der gefundenen Lösung, soweit sie künstlerisch subjektiv also frei Geschaffenes bietet, einen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht hat. Inwieweit dies der Fall ist, verdeutlicht am besten ein Blick in die Vergangenheit, auf die historische Entwicklung des Kriegsschiffes. Seiner Wesensart entsprechend fallen die kritischen Perioden seiner Entwicklung mit größeren technischen Umwälzungen zusammen, so mit der Einführung des Geschützes als Waffe, des Segels und später der Dampfmaschine als Fortbewegungsmittel. Greifen wir nur die letzte Phase heraus: Ein Blick auf die Abbildungen der Tafeln I und II wird jeden davon überzeugen, daß zwischen dem Zwitterwesen des Segelschiffs mit eingesetzter Maschine und dem Kriegsschiff unserer Tage ein beispielloser Aufschwung liegt. Er ist ermöglicht durch die Vervollkommnung der technischen Hilfsmittel und Einrichtungen und in der äußeren Gestaltung erreicht durch die *strenge Angleichung sowohl des technischen Aufbaues wie der künstlerischen*

Form an Wesen und Zweck des Kampfinſtrumentes, durch Herausbildung eines *weſenstreuen, weſenswahren organiſchen Geſamtkörpers.* In diesem Problem liegt der künstlerische Gehalt des Baues, in seiner Lösung die künstlerische Aufgabe des Erbauers.

VERKEHR / GELD U. MÜNZKUNST

VON RUDOLF BOSSELT

DIE beiden Begriffe Münze und Kunst in ein Wort zu binden, muß uns töricht scheinen. Ein Wort aus altem Sprachschatz, das seinen Sinn verlor. Warum Kunst verschwenden an die Fabrikation dieser ewig rollenden Stücke, die doch niemand länger betrachtet als gerade nötig, um ihren Wert festzustellen?

Wenn alles das da ist, was rasches Erkennen ermöglicht und Irrtümer ausschließt, ist den Ansprüchen, die der Verkehr an die formale Bildung des Geldes stellt, doch genügt? Und andererseits, wenn unter Erfüllung dieser unabweisbaren Forderungen das Geldstück auch noch schön ist, damit müßige Betrachter eine andere Freude daran haben als nur die des Besitzes, der Verkehr ist es doch nicht, der etwas dagegen hat?

Ja, wer hat überhaupt etwas dagegen? Niemand. Wenn es den meisten Menschen vielleicht gleichgültig ist, wie unsere Münzen aussehen, so hat doch sicher niemand ein Interesse daran, daß sie häßlich sind. Also, warum sind sie es — denn daß sie es sind, darüber braucht man nicht zu diskutieren — und was hindert, daß wir für ein Reich mit 60 Millionen Einwohnern und einem bedeutenden, stetig wachsenden Nationalvermögen Münzen schaffen, die neben den Forderungen des Verkehrs auch noch künstlerische erfüllen?

Gibt es die Künstler nicht, die das können? — oder wissen die Reichsinstanzen, denen die Vergebung der Aufträge obliegt, die die Verantwortung für das formale Aussehen zu tragen haben, die Künstler nicht zu finden, oder endlich, werden an das Geld von anderer Seite neben den verkehrstechnischen Forderungen weitere gestellt, die eine künstlerische Bildung erschweren, wenn nicht unmöglich machen?

Sehen wir näher zu. Für das Geldstück ist zunächst Durchmesser und Stärke festzusetzen, weil sie einmal Gewicht und Wert bestimmen, was zwar nur für Gold annähernd zutrifft, dann aber schon für die Unterscheidung der Geldsorten voneinander bedeutungsvoll sind. Man denke an das Unangenehme der fast gleichen Größe der Mark- und der 25-Pfennig-Stücke. So weit ist der Künstler nicht mehr interessiert als jeder andere. Dann aber

wird bestimmt, *was* auf den verschiedenen Geldstücken, und zwar in genauer Teilung für jede Seite, zur Darstellung gelangen soll. Da hier der Künstler nicht gefragt wird, ist die künstlerische Durchbildung der Münzen von dieser vorschreibenden Reichsinstanz aus schon so gut wie unterbunden; denn es ist einleuchtend, daß es bei der kleinen Bildfläche eines Geldstückes nicht gleichgültig ist, was alles darauf zu sehen sein soll. Von welchem Gesichtspunkt aus diese Vorschriften gebildet werden, ist nicht ersichtlich. Dem Geldverkehr genügt rasche Erkennbarkeit und die Möglichkeit der Verpackung in Rollen, also ein höherer Rand als das Mittelrelief. Man sollte meinen, es müßte möglich sein, nur ein Minimum von Vorschriften zu geben und dem Künstler die größtmöglichste Freiheit zu lassen.

Z. B. Sämtliche Münzen tragen die Worte: Deutsches Reich, die Jahreszahl, die Angabe des Wertes und das Münzzeichen; Gold- und Silberstücke von dem und dem Wert außerdem Bildnis und Namen des Landesherrn. Ferner können die Münzen ein Wappen, eine Kaiserkrone, einen Adler oder irgendeine symbolische Darstellung zeigen. Die Verteilung auf die beiden Seiten bleibt dem Künstler überlassen.

Das schließt allerdings den Verzicht auf die einheitliche Rückseite aller Reichsmünzen ein — aber ist diese gleiche Rückseite unbedingt nötig für den Geldverkehr? Werden sich nicht charakteristische Darstellungen ebenso und besser einprägen? Und ist es eine so enorme Belastung des Gedächtnisses, selbst vier oder fünf Verschiedenheiten zu behalten?

Muß die gleiche Rückseite bleiben, womit allerdings viel künstlerische Möglichkeiten beschnitten wären, dann muß sie wesentlich vereinfacht werden. Adler, Adlerwappen im Brustbild mit Szepter und Reichsapfel, Ordenskette, bestehend aus Kreuzen und wieder Adlern, Kaiserkrone mit Bändern, Umschrift: Deutsches Reich, Jahreszahl, Wertangabe — das ist etwas viel für eine Seite eines Zehnmarkstückes und für das bloße Auge.

Nehmen wir an, wir hätten — und ich wiederhole, daß das der unerläßliche Ausgangspunkt für jede Änderung unserer Münzen im künstlerischen Sinne ist — diese auf ein Mindestmaß herabgesetzten Vorschriften und dieses Höchstmaß der Freiheit des Künstlers. Was geschieht nun?

Die Stätten, die die Aufgabe haben, unseren Bedarf an Münzen auszuprägen, sind die *Münzstätten der Bundesstaaten und freien Städte;* ihnen fällt auch die Schaffung der Modelle und Stempel, also neben dem

mechanischen auch der künstlerische Teil der Münzherstellung zu, und zwar verfügen sie für diesen künstlerischen Arbeitsanteil über besondere Beamte, die sogenannten Münzmedailleure, in der Abstufung erster, zweiter Münzmedailleur und dergleichen.

Die Art nun, wie hier Modelle und Münzstempel entstehen, ist, daß das Modell zu der Münze in einem Vielfachen der Größe modelliert und dann vermittelst einer Maschine – der Reliefverkleinerungsmaschine – in richtiger Größe in Stahl kopiert wird. Also das Modell zu einem Zehnmarkstück kann 20 bis 30 mal so groß sein als das Geldstück selbst. Auch ohne nähere Kenntnis aller Einzelvorgänge, die zu beschreiben hier zu weit führen würde, wird es verständlich sein, daß diese mechanische Verkleinerung, die dann nur noch einige Nacharbeit in Stahl erfordert, ein wesentlich anderes Resultat ergeben muß als der alte Prozeß der Münzstempelherstellung, der darin bestand, daß die Darstellung in gleicher Größe vertieft in Stahl geschnitten wurde.

Sind es also an erster Stelle die für jede Seite festgelegten Vorschriften für die Darstellung, die die künstlerische Gestaltung einschränken, wenn nicht unmöglich machen, so ist es an zweiter Stelle ein seit Jahrzehnten allgemein akzeptierter Arbeitsprozeß, der als ein technischer Fortschritt angesehen wurde und wird, und an dritter Stelle die – sagen wir – künstlerische Qualität der Münzmedailleure oder anderen Personen, denen Entwurf oder Modelle anvertraut wurden.

Einfache Frage: Warum greift man nicht zurück zu einer aufgegebenen Technik, wenn sie das künstlerisch höhere Resultat verbürgt, und warum wendet man sich nicht an die besten Künstler die wir haben und die diese Technik beherrschen, auch wenn sie keine beamteten Münzmedailleure sind?

Hier stoßen wir auf etwas sehr Merkwürdiges. Was wir vielleicht als die stärkste geistige Eigenschaft unserer Zeit ansehen, was den meisten Menschen mindestens als die wichtigste erscheint, ist die Fähigkeit zur Organisation. Darauf tun wir uns etwas zugute. Wir können alles organisieren. Nur eines können wir nicht organisieren: daß in künstlerischen Dingen der richtige Mann an die richtige Aufgabe kommt. Darin waren uns frühere Zeiten mit weniger Organisationstalent durchaus überlegen. Die Peterskirche hat eben kein damaliger Raschdorf oder Ihne gebaut, sondern Bramante und Michelangelo. Und wenn es einmal zusammentrifft bei uns, wie im Fall der

Deutschen Botschaft in Petersburg und ihres Baumeisters Peter Behrens, dann wird Alarm geschlagen, damit so etwas nicht wieder vorkommt; und zunächst ist es immer die Künstlerschaft selbst, die sich die Bevorzugung des einzelnen verbittet und den allgemeinen Wettbewerb fordert.

Wir haben ihn ja nicht gerade erfunden, den Wettbewerb, aber so richtig organisiert, daß er gar keine Dienste mehr leistet, haben wir ihn doch erst in unserer Zeit. Und es ist anzunehmen, wenn man nun wirklich einmal an die Künstler herankommen will, die eine künstlerische Münze machen könnten, oder eine anständige Briefmarke oder gar einen guten Zehnmarkschein, daß man dann wieder alles was da modelliert und zeichnet auf den Plan rufen wird – der Richtige muß doch darunter sein, oder –

Als *Frankreich* neue Münzen wollte, übertrug es Chaplain das Gold, Roty das Silber und Dupuy das Kupfer. Es waren die Besten die man zu finden wußte, und diese drei Künstler haben jahrelang mit immer erneuten Versuchen gearbeitet, bis zu dem Resultat, das wir kennen. Und wenn wir nicht rückhaltlos anerkennen, so ist doch damals sicher das Höchste erreicht worden, was zu erreichen war. Die Anschauung, daß es künstlerisch weittragender ist, eine Münze vertieft in Stahl zu schneiden, bestand damals dort nicht, und eine andere Schwierigkeit, die unseren Künstlern bevorstände, gleichfalls nicht: das Porträt des Landesfürsten zu machen. Natürlich haben wir Medailleure, die ein Porträt machen können – aber ein Münzbildnis ist noch etwas anderes. Für diesen kleinen Maßstab und diese Technik muß man auf die intime Familienähnlichkeit verzichten, muß charakterisieren, übercharakterisieren, darf vor keiner Übertreibung zurückschrecken, die künstlerisch notwendig ist.

Worauf solche Arbeit stützen? Auf die Photographie? Auf eine Sitzung von 15 Minuten Dauer? Ich fürchte, unsere Besten würden versagen.

Und doch, wollen wir eine künstlerische Münze, wir haben keinen anderen Weg – wir müßten wenigstens einmal beginnen: mit der Änderung der jetzigen Vorschriften über das Darzustellende zunächst, und dann mit einem Appell an diejenigen Künstler, die in ihren Fähigkeiten und bisherigen Arbeiten die Gewähr tragen, daß man sich nicht vergeblich an sie wenden wird. Und dann – Zeit muß man ihnen lassen. Wo jede Tradition fehlt, läßt sich nicht in einigen Monaten Vollkommenes schaffen.

Wir haben auf der einen Seite das Sehnen einer großen Gemeinde, daß Münzen, Kassenscheine, Briefmarken unserer heutigen Anschauung und unserem höchsten Können entsprechen möchten, wir haben auf der anderen Seite Künstler, Berufene, die gern ihr Bestes daransetzen würden — wen sollten solche Aufgaben nicht locken — »sie können zusammen nicht kommen«. — Wer ist es, der die Brücke schlägt? Wir harren sein.

BRIEFMARKEN

VON MAX SCHMID

DIE deutschen Ausland= und Kolonialmarken haben im letzten Jahre erheblich an Sammelwert verloren. Das in deutschen Kolonialmarken angelegte Kapital arbeitete nicht mit dem sonst üblichen Gewinn, sondern mit einem halben Prozent Zinsverlust. Als Grund wird in den deutschen Fachzeitungen angegeben, daß sämtliche Kolonialmarken dasselbe künstlerisch unerfreuliche Bild zeigen[1].

Wenn selbst die Markensammler, für deren Wertschätzung noch ganz andere Motive als die »Schönheit« maßgebend sind, sich von unseren deut=schen Kolonialmarken abwenden, um wie viel mehr der Kunstfreund.

Dabei steht das Kolonialschiff doch immer noch ein wenig höher als die deutsche Reichspostmarke mit ihrem Rahmen in mißverstandenem Jugendstil und dem zu großen Innenbild der Theatergermania mit täppisch gefaßtem Schwertknauf. Die deutschen Reichspostmarken waren von Anfang an keine Kunstwerke. Aber jede neue Ausgabe bedeutete eine Verschlechterung, und heute haben wir einen Tiefstand erreicht, der kaum noch zu unterbieten ist. Zahlreiche Klagen, auch in der Fachliteratur, beweisen das.

Wenn dadurch nur die Sammlerwelt geärgert und der Absatz von Reichspost=marken beschränkt würde, dürfte man füglich schweigen. Weit größer ist aber der Schaden, den unser Volk an sich selbst und in der Wertschätzung anderer nimmt.

Unsere Briefmarken und Postkarten, unsere Banknoten und Münzen sind oft das einzige Stück deutscher angewandter Kunst, das der *Ausländer* mit Bewußtsein zu Gesicht bekommt. Wir haben allen Grund, zu fordern, daß der wirkliche Stand unseres künstlerischen Vermögens durch sie nicht ver=schleiert oder gar falsch deklariert wird.

Auch für das deutsche Volk selbst sind diese Dinge wegen der Häufigkeit ihres Vorkommens[2], wegen der Aufmerksamkeit, mit der sie betrachtet

---

[1] Über die künstlerische Gestaltung der Briefmarke fehlt es nicht an gelegentlichen Bemerkungen und längeren Abhandlungen in Markensammlerzeitschriften. Ausführlich beschäftigt sich mit dieser Frage das 61. Flugblatt des Dürerbundes.

[2] Im Jahre 1912 haben die deutschen Reichspostanstalten 5217 Millionen Freimarken und 477 Millionen Postkarten abgesetzt, laut Mitteilung des statistischen Büros des Reichspostamtes.

werden, wegen der Autorität, die sie als ein vom Staate geschaffenes Gebilde besitzen, von großer Bedeutung. Sie können Volksbildner oder Volksverderber werden, je nachdem sie in Format und Farbe, in Type und Satz, in Relief und Modellierung gut oder schlecht gestaltet sind.

Darum fordern wir, daß Entwurf und Überwachung der Ausführung der deutschen Briefmarken nicht dem Zufall überlassen bleibt, sondern an hervorragende und für diesen Sonderzweck geeignete Künstler übertragen wird. Andere Kulturländer haben sich längst dazu entschlossen. Die französischen Briefmarken mit dem ausdrucksvollen, beziehungsreichen Bildnisse der Säerin tragen die Signatur von Mouchon. Unter den höheren Werten lesen wir Merion del. Thevenin impr., ein Zeichen, daß man die Marke als ein graphisches Kunstwerk betrachtet. Die belgischen Jubiläumsmarken 1900 zeichnete Grasset, und die wundervollen österreichischen Kaiser-Jubiläums-Marken führen die Signatur Koloman Moser. Künstlerhand lassen auch die neuen Marken von Dänemark und Island, Bayern, Japan, der Schweiz und Rumänien erkennen. Vielfach werden auch Wettbewerbe unter Künstlern ausgeschrieben, teils amtlich, wie in Bayern und Japan, teils aus privater Initiative (Dürerbund).

Wenn diese Wettbewerbe nicht immer erfolgreich waren, so liegt das zum Teil daran, daß unsere Künstler die Schwierigkeiten der Materie vielfach unterschätzen. Es genügt nicht, ein hübsches Bildchen zu zeichnen und einen Ländernamen mit Preisangabe daraufzusetzen. Es genügt auch nicht, in großem Maßstabe einen Entwurf zu fertigen und ihn photographisch zu verkleinern. Durch Irradiation werden dabei die hellen Partien zu klein reproduziert. Man muß das entweder bei Anfertigung des großen Entwurfes mit in Rechnung ziehen oder nach der großen Skizze eine Zeichnung in wirklicher Größe ausführen. Unentbehrlich ist auch die Kenntnis der drucktechnischen und postalischen Erfordernisse.

Jede Briefmarke hat einen Doppelzweck. Sie ist zunächst ein Staatshoheitszeichen. Sodann eine Postquittung, ein Abrechnungsformular. Darum soll sie einmal eine gewisse Schönheit und Würde wahren[1]), andererseits Herkunft und Wert bequem erkennen lassen, damit die Richtigkeit der Frankatur mög-

[1]) Die bisherigen bayrischen Prinzregentenmarken führen in den niederen Werten ein gut stilisiertes Porträt, in den höheren Werten den Prinzregenten in Filzhut und Lodenmantel. Meines Erachtens mehr »gemütlich« als würdig. Die soeben herausgebrachte neue Ausgabe vermeidet diesen Fehler: sie ist nach Entwurf von Prof. Walter Firle in Kupferätzung (Rotationsdruck!) ausgeführt, die Postkarten nach Entwurf von Prof. Otto Hupp. Beide Serien sind mustergültig.

lichst schnell auch vom Postbeamten im Auslande festgestellt werden kann. Wer für richtig frankierte Briefe im Auslande irrtümlich Strafporto zahlen mußte, wird diese Notwendigkeit begreifen. Das setzt ein einfaches und klares Markenbild voraus.

Die älteren Markenausgaben, besonders der alten deutschen Staaten, waren darin mustergültig. Sie wurden von künstlerisch empfindenden Fachleuten entworfen. Zumeist zeigen sie einen einfachen Wertstempel, große gutgeformte Zahlen in einfachem Rahmen, oder klar stilisierte Wappen und Fürstenbildnisse. Die einfachen Herstellungsmethoden und der noch nicht ertötete Geschmack des Kunsthandwerkes führten zu solch ehrbarer schlichter Schaffensweise.

Seit den siebziger Jahren lockert sich dieser Zwang durch die rapide Entwicklung der Reproduktionstechnik. Dazu kommt die ungeheure Zunahme der markenführenden Länder und der Wertabstufungen in jedem Lande. Genügten sonst 3—6 Werte in einer Serie, so kommen jetzt selten weniger als 12—14 in Betracht. Endlich spekulieren die Behörden auf die Sammelleidenschaft und sorgen darum für fortgesetzten Wechsel der Markentypen. Bis zum Jahre 1900 wurden insgesamt 14571 verschiedene Porto-, Dienst- u. a. Freimarken im Bereiche des Weltpostvereins herausgegeben. Seit 1900 kamen 9697 neue Marken hinzu, in Summa 24268. *Überproduktion einerseits, Industrialisierung andererseits.* Herstellung von Schleuderware unter möglichster Ersparung an Künstlerhonorar und Materialqualität wurde besonders in gewissen Überseeländern die Regel. Ein übel angebrachter und unverstandener Realismus, Überladung und Geschmacklosigkeit, die Sucht, niedliche Bildchen für den Sammler zu produzieren, dazu der allgemeine Rückgang des Geschmackes wirken zusammen. Man betrachte Zerrbilder wie die neuen Australienmarken mit dem Känguruh auf der Landkarte.

Was verlangt nun die Praxis? Jene puristische Einfachheit mancher schöner alter Marken, z. B. Kirchenstaat, ist höchstens noch für niedere Markenwerte zulässig. Die Gefahr der Fälschung bedingt schon für mittlere Werte etwas kompliziertere Zeichnung, Anbringen charakteristischer Linien und Punktfolgen. Soweit möglich, ist trotzdem nach der Klarheit und Einfalt des Markenbildes der guten alten Zeit zu streben. Daneben erscheint mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der modernen Reproduktionstechnik für die höheren Werte auch jener andere Weg gangbar, der charakteristische Volks-

typen, Landesprodukte, historische Berühmtheiten mehr bildmäßig gibt. Nur müssen in diesem Bilde Überladung und kleinliche Unklarheiten vermieden, Licht und Schatten glücklich verteilt, Bild und Rahmen nach Form und Ton gut zusammengepaßt sein. Gegen die Reproduktion ganzer Bilder und Schlachten ist Mißtrauen geboten. Ein gutes, wenn auch zuweilen noch zu unruhiges Beispiel ist Koloman Mosers Markenserie von Österreich und von Bosnien, — ein Gegenbeispiel unsere heutigen hohen deutschen Werte.

Sodann empfiehlt es sich, innerhalb der Serie verschiedene *Formate* zu verwenden. Die Zahl der Farben, die klar, sauber, unveränderlich, unauswaschbar sind, ist gering. Bei Einfarbendruck werden kaum mehr als sechs bis acht Farben herauskommen, die auch bei schlechtem oder künstlichem Lichte sich scharf unterscheiden. Man wird daher eine kleinere Serie für Pfennigwerte, eine mittelgroße für Groschenwerte, eine dritte große für Markwerte schaffen, so daß die ähnlichen Farben durch Format und Zeichnungswechsel unterscheidbar sind. Andere helfen sich durch den nicht ganz unbedenklichen und teureren Mehrfarbendruck ⟨vgl. England und Holland⟩.

Weiter ist zu beachten *Bild, Schrift und Zahl.* Alle Versuche, eines dieser drei Elemente fortzulassen, sind mißglückt. Das Ursprungsland muß genannt sein, nicht nur für den Postbeamten, der die richtige Frankierung prüfen soll, auch für den Empfänger, der die eingehende Post durchsieht und gerne die wichtigeren Briefe an der Marke herauskennt. Darum wäre es z. B. auch kein Verbrechen, wenn unsere deutschen Marken statt der Vielen unverständlichen »deutschen Reichspost« die internationale Bezeichnung »Germania« führen würden. Zahl und Wertbezeichnung sollen nicht minder klar und lesbar sein; denn man hat nicht immer eine Lupe in der Tasche, sie zu lesen. Wer etwa in Holland frankieren oder Frankatur nachprüfen muß, wird die holländischen Marken der Serie 1898 mit ihren Miniaturziffern hassen. Auch das Bild soll so charakteristisch gewählt werden, daß es eindeutig auf das Ursprungsland hinweist. Nicht überall ist das so gut durchzuführen wie z. B. in Japan ⟨Chrysanthemum⟩ oder in Ägypten, wo Sphinx, Pyramiden, Bauwerke sich von denen der übrigen Welt scharf unterscheiden, oder in Hellas, wo die Wiedergabe archaischer und anderer klassischer Skulpturen nahe lag.

Die Notwendigkeit, klare, nicht schmutzig druckende und scharf voneinander unterschiedene Farben zu wählen, ist schon erwähnt. Aus dem Stumpfsinn der wohltemperierten, verwaschenen Mischfarben gehen wir sichtlich zu reinen

Tönen über, vgl. Bayern, Österreich usw. Was hat seinerzeit die Helgolandmarken so beliebt gemacht? Die fröhliche, bunte Harmonie von Weiß, Grün, Rot. Unser starkes modernes Farbenempfinden verlangt auch im Briefmarkendruck heute sein Recht. Allerdings ist ihm eine Grenze gesetzt in der Notwendigkeit, daß der Poststempel lesbar darauf geprägt werden kann. Soll man auch sonst in der Komposition des Markenbildes auf den Stempel Rücksicht nehmen? Wohl insoweit, daß man in der Zeichnung allzugroße, lichtlose Schattenpartien meidet. Zu weit gehen diejenigen, die um des Stempels willen ein ganz helles, zeichnungsloses Markenbild verlangen, nur damit es nicht durch die Stempelfarbe geschändet werden kann. Wünschenswert scheint aber, daß der Poststempel sich noch etwas rücksichtsvoller benimmt als bisher. Daß er schärfer, klarer wird — daß statt der schmutzig schwarzen, öligen Stempelfarbe bunte und trockene benutzt wird. Der Münchener »3 Pfennig-Franko-Bezahlt«-Stempel scheint da vorbildlich.

Neben der Freimarke stehen Postkarte und postalisch verausgabter Briefumschlag, beide mit eingeprägter Freimarke. Was von der Freimarke gesagt wurde, gilt auch hier. Im übrigen ist die *Postkarte* eine »Drucksache«, die also den bekannten und viel erörterten Grundsätzen über Satzbild, Type, ornamentale Rahmung, Papier und Farbenwahl untersteht. Zwecklos wäre es, das hier zu wiederholen.

So viel von der »Theorie der Freimarke«. Wie steht es in der Praxis? Solange die Postbehörden freiwillig oder unfreiwillig bei der Gestaltung ihrer Wertzeichen die wirklich geeigneten künstlerischen Kräfte nicht heranziehen oder die letzte Entscheidung Personen überlassen müssen, deren Beruf keine Gewähr für Sachkenntnis und Geschmack bietet, so lange wird der kreißende Berg immer nur häßliche, graue Mäuse gebären. Hier vor allem muß angesetzt werden.

NORMEN

VON WILHELM OSTWALD

VON Leuten, die zu der Kunst nur in einem äußeren Verhältnis stehen, hört man immer wieder die Rede, daß sie nur in absoluter Freiheit gedeihen könne. Fragt man den Künstler, so erhält man die Auskunft, daß im Gegenteil ein gewisses Maß äußerer Bindung die Phantasie eher anrege als einschränke und daß bei der Lösung künstlerischer Probleme gegebene formale Bestimmungen architektonischer, optischer, ja sozialer Natur eher geneigt sind, ausgezeichnete künstlerische Leistungen zu erleichtern als sie zu hemmen.

Es liegt dies in der Natur aller Kunstleistung, welche auf der einen Seite die höchste Konzentration der persönlichen Empfindung und ihres Ausdruckes erfordert und auf der andern Seite doch ihre Wirkung nicht erzielen kann, wenn sie sich nicht auf resonanzbereite, also auf den gleichen Ton gestimmte und somit ähnliche Empfindungen seitens der Empfänger stützen kann. Die Kunst ist durchaus ein *soziales* Produkt. Und Sozialisierung oder Vergesellschaftung kann nicht stattfinden ohne die Zugrundelegung von *Normen,* von übereinstimmenden Konventionen. Solange der einzelne ganz unabhängig für sich existiert, kann er über jede Angelegenheit seines Lebens in vollkommen ungestörter Willkür entscheiden. Es gibt für ihn keine Normen außerhalb der Lebensnotwendigkeiten, die ihm seine Erfahrung ermittelt. Sobald aber die Vergesellschaftung eintritt, sobald auch nur eine kleine Gruppe von Menschen gemeinsame Ziele verfolgt, müssen sie sich über die gemeinsamen Mittel dazu verständigen und einigen, und die vorher völlig unbegrenzte Willkür der persönlichen Entscheidung wird unter die Norm des sozialen Willens geordnet. Das Opfer, das für jeden einzelnen darin liegt, wird aufgewogen durch die Steigerung des Ergebnisses, die der Vergesellschaftungsprozeß mit sich bringt. Und es wird um so weniger als Opfer empfunden werden, je weniger dem einzelnen seine bisherige Willkür auf dem besonderen Gebiete wert war. Was hier in ganz allgemeiner Weise angedeutet worden ist, gilt für die primitiven Vergesellschaftungen, die nur aus wenigen Individuen bestehen, ebenso wie für die höheren Stufen, in welchen die derart gebildeten kleineren

Gruppeneinheiten zu größeren zusammentreten, die sich schließlich über die ganze Welt erstrecken. Schon in jeder einzelnen Familie gelten gewisse Normen, die in ihr anders sind als in andern Familien. Die Zusammenfassung der Familien zu einer Dorf- oder Stadtgemeinde, die Zusammenfassung der einzelnen Ansiedlungen zu einem Lande, die Zusammenfassungen der Länder zu einem Staat, alle diese stufenweise größeren und umfassenderen Vergesellschaftungen sind nicht anders möglich, als indem die entsprechenden Einzelindividuen und kleineren Gruppen sich gewisse Normen und Regeln gefallen lassen über Angelegenheiten, über welche sie bisher frei verfügen konnten. Ja, auch bei den staatlichen Organisationen hört dieses freiwillige Unterwerfen unter Normen keineswegs auf. In den letzten Wochen ist bekannt geworden, daß der *Europäische Eisenbahnenverband* für die Profile der Lastwagen gewisse allgemein gültige Normen festgestellt habe, wodurch es möglich wird, daß ein Waggon beispielsweise vom fernsten Osten des Deutschen Reiches bis zum äußersten Westen von Europa ohne Umladung durchgehen kann, weil gemäß diesen festgestellten Normen alle Tunnel und übrigen Durchlässe auf dem ganzen Gebiet sicher zureichend sind, um den Transport ohne Schwierigkeiten zu gestatten. Und ebenso bedeutet der täglich zunehmende Kreis der internationalen Übereinkünfte eine freiwillige Unterwerfung der einzelnen souveränen Staaten unter gewisse allgemeingültige Normen. Solche sind u. a. im *Postverkehr* für sämtliche Angehörige des Weltpostvereins vorgeschrieben; es sei beispielsweise an die zulässige Größe der Postkarten, die Farben der wichtigsten Postmarken und ähnliches erinnert.

Sozialisierung und Normierung stehen also in notwendiger Wechselwirkung, und die Erfordernisse des *Verkehrs* lassen sich gar nicht anders bewältigen als mit Hilfe einer durchgehenden Normierung sowohl der Verkehrs*mittel* wie der dem Verkehr unterliegenden *Objekte.* Da nun die Kultur in allen ihren Formen durchaus ein Produkt der sozialen Gesamtarbeit kleiner oder größerer Kreise ist, so setzt sie auch mit Notwendigkeit Übereinkunft, Gleichgestaltung sowohl des Empfindens und Urteilens wie des Schaffens voraus, da auf andere Weise eine Vergesellschaftung und eine gegenseitige Einwirkung unmöglich ist.

Nun leben wir gegenwärtig noch in den Ausläufern der *individualistischen* Epoche, die seit zwei oder drei Jahrhunderten den Inhalt des

menschlichen Fortschrittes gekennzeichnet hat, und es ist uns daher vielfach unwillkommen, von dieser Seite der Kultur als einem gebundenen und bindenden Faktor zu hören. Da aber diese rein individualistische Epoche überwunden zu werden beginnt, so tritt die Notwendigkeit ein, sich über diese Beschaffenheit vollkommen klar zu werden. Der reine Individualismus kann zu keiner Kultur führen, da er den einzelnen gegen den andern abschließt. Er würde alle gemeinsame Arbeit, alle Förderung des einen durch den andern zur Unmöglichkeit machen, wenn er sich rein irgendwo ausgestalten könnte, was ja allerdings ausgeschlossen ist.

Aber man kann die Notwendigkeit der Anerkennung von Normen zugeben und dennoch diese Notwendigkeit bedauern, wenn man in der Einschränkung des Individuellen einen größeren Verlust empfindet, als daß er durch die Ermöglichung der Gesamtarbeit ersetzt werden könnte. Auch diese Auffassung, die gegenwärtig wohl sehr verbreitet ist, muß als unrichtig bezeichnet werden. Denn von den mannigfaltigen Besonderheiten, die die einzelne Persönlichkeit charakterisieren, ist nur der kleinste Teil der Erhaltung überhaupt wert. Der allergrößte Teil rührt von Zufälligkeiten her, von Elementen, die nicht notwendig zur Harmonie der betreffenden Persönlichkeit beitragen, sondern von ihr selbst als Unzulänglichkeiten, als zu überwindende Störungen empfunden werden. Ferner aber muß grundsätzlich betont werden, daß dasjenige, was für soziale Zwecke gleichgemacht werden muß, nicht das Persönlichste, Eigenste und Wertvollste im einzelnen Individuum ist, sondern umgekehrt das Allgemeinste, d. h. dasjenige, inbezug auf welches Unterschiede überhaupt nicht bestehen können. Sind denn nicht wir Menschen alle verschiedene Individuen, obwohl wir sämtlich ohne jede Ausnahme aus den gleichen chemischen, physikalischen, physiologischen und sozialen Elementen aufgebaut sind und auf übereinstimmenden physischen Grundlagen existieren? Unser Leben beruht völlig übereinstimmend auf der Oxydation des Kohlenstoffes durch die Atemluft; psychologisch arbeiten wir alle ohne Ausnahme auf Grund von Begriffsbildungen, die in uns vermöge des allgemeinen organischen Gedächtnisses entstehen; soziologisch können wir gar nicht anders existieren, als indem wir Vereinbarungen über alle Dinge treffen, in bezug auf welche wir ein gemeinsames Handeln als wünschenswert empfinden. Und trotz dieser überaus weitgehenden Übereinstimmung können wir doch sagen, daß noch niemals ein Mensch dem andern vollkommen geglichen hat, daß

die ungezählten Milliarden, die bisher gelebt haben und gegenwärtig leben, ohne jede Ausnahme aus individuellen, unverwechselbaren Persönlichkeiten bestanden und bestehen. Die Gefahr, daß durch freiwillige Normierungen die individuellen Unterschiede zwischen den Menschen aufhören könnten, ist so wenig vorhanden, daß umgekehrt die Aufgabe, die Individualität der Menschen durch irgendwelche noch so weitreichende Hilfsmittel zu verwischen, als unlösbar anerkannt werden muß.

So ist denn die gemeinsame freiwillige Unterwerfung unter Normen, der Sozialisierungsvorgang der Menschheit stets als der einzige zur Kultur führende Weg anerkannt worden. Ob Aristoteles den Menschen ein »politisches Tier« genannt hat, oder der moderne Arbeiter seine Wertschätzung des Arbeitsgenossen davon abhängig macht, daß dieser »organisiert« ist: jedesmal handelt es sich um die Anerkennung der Tatsache, daß von der unbedingten Freiheit oder Willkür in der Selbstbestimmung des einzelnen Individuums zunehmend größere Stücke aufgegeben werden mit dem Bewußtsein, für den Verlust bei weitem Wertvolleres einzutauschen. Ja, der Gewinn durch die Aufgabe der persönlichen Willkür und den Anschluß an eine gleichförmige Gemeinschaft ist in früheren Kulturepochen so riesengroß empfunden worden, daß aller Individualismus dagegen verschwand. Daher haben die ersten sozialen Bildungen sich sämtlich durch den herrschenden Zwang gekennzeichnet, daß jede Abweichung von der sozial festgestellten Norm als schwerstes Verbrechen empfunden und mit dem Ausschluß aus der Gemeinschaft bestraft wurde.

Diese Übertreibung des Sozialisierungsvorganges, die sich als Gregarismus oder Herdenwesen als die erste Stufe beim Aufstieg zur gemeinsamen Kulturhöhe kennzeichnen läßt, ist inzwischen in der Hauptsache überwunden und durch den Individualismus abgelöst worden. Aber auch die neue Erkenntnis beginnt sich durchzuringen, daß der Individualismus nicht die Lösung des Problems der gemeinsamen Kulturgewinnung darstellen kann, da er ja grundsätzlich auf das Zusammenarbeiten aller an der Steigerung der Kultur verzichtet.

Der große Schritt, welcher unserer Zeit vorbehalten ist, ist der *vom Individualismus zur Organisation.* Hier wird wiederum der enorme Wert der gemeinsamen Arbeit zur Geltung gebracht. Es wird aber die Höchstleistung dieser gemeinsamen Arbeit nicht dadurch angestrebt, daß die indi-

viduellen Verschiedenheiten unterdrückt, sondern umgekehrt gerade dadurch, daß sie bewußt gepflegt werden. Die außerordentliche Mannigfaltigkeit der heutigen Bedürfnisse kann nur dadurch befriedigt werden, daß für jedes besondere Bedürfnis auch besondere Organe, d. h. besondere Persönlichkeiten ausgebildet und herangepflegt werden, welche gerade die in Frage stehende Leistung besser vollbringen können als die andern Mitglieder der Gesellschaft. Durch diese neue Form der Vergesellschaftung, die organisatorische, wird die Tatsache der individuellen Mannigfaltigkeit nicht nur anerkannt, sondern systematisch in den Dienst der Gesamtheit gestellt. Denn das ist ja der Begriff des vielgebrauchten Wortes Organisation. Wie in einem hochentwickelten Lebewesen die verschiedenartigen Funktionen je von einem dieser Funktion besonders angepaßten Organ ausgeführt und dennoch diese individuellen Leistungen durch die Ausbildung eines Zentralorgans zu harmonischer Wechselwirkung und maximaler Leistungsfähigkeit gebracht werden, so erlangt auch die Mannigfaltigkeit der menschlichen Persönlichkeiten durch Einordnung unter die gemeinsam erstrebten Zwecke gleichzeitig die höchste Wirksamkeit und die höchste Befriedigung.

So allgemein und unbestimmt diese Betrachtungen dem Ungewohnten zu sein scheinen, so schnell und unmittelbar lassen sie sich auf jeden Sonderfall, insbesondere auch auf den Fall der Kunst anwenden. Auch in der Kunst herrscht bis heute in der allgemeinen Auffassung noch das Prinzip des Individualismus vor. Aber schon die seit einem halben Jahrhundert immer stärker in den Vordergrund tretende Entwicklung besonderer Schulen mit besonderen Prinzipien und besonderen Methoden, z. B. in der Malerei, beweist, daß auch auf diesem scheinbar dem unbedingten Individualismus allein angehörigen Gebiet der Gedanke der Sozialisierung seinen unwiderstehlichen Siegeszug angetreten hat. Ist es nun möglich, große Gruppen von Künstlern unter allgemeinen Gedanken zu sammeln, so wird es naturgemäß noch sehr viel leichter möglich sein, weniger tiefgreifende, weil äußerlichere Übereinstimmungen herzustellen.

Eine solche Übereinstimmung bezieht sich auf die *räumliche* Dimensionierung von malerischen und dekorativen Kunstwerken. Fragen wir im Hinblick auf die vorher dargelegten allgemeinen Kulturerscheinungen nach den Dingen, inbezug auf welche sich die Menschheit am allgemeinsten und durchgreifendsten geeinigt hat, so ist die Antwort: es sind dies *Maße und Ge-*

wichte. Es wird nur noch einer kurzen Zeit bedürfen, daß zunächst die Vereinigten Staaten von Amerika und dann ganz zuletzt auch England sich dem metrischen System der Maße und Gewichte anschließen. Dann wird über die ganze Welt ein und dasselbe Maß und ein und dasselbe Gewicht herrschen. Ein Verlust irgendwelcher Werte liegt bei dem Aufgeben beispielsweise des englischen Fuß- und Zollsystems nicht vor, sondern nur ein Gewinn, und die Verzögerung der allgemeinen Annahme ist ausschließlich in dem Trägheitsgesetz begründet, weil gewisse Übergangsschwierigkeiten sowohl mechanischer wie intellektueller Art den Entschluß erschweren. Wenn nun dann die ganze Welt einerlei Maße und Gewicht haben wird, werden auch die Künstler sich die Frage stellen müssen, ob nicht ihre Produkte ohne Beeinträchtigung ihres innern Wertes diesem vollkommen allgemeinen System angeschlossen werden können.

Und tatsächlich ist der Anfang einer solchen vereinheitlichenden Entwicklung bereits vorhanden. Auf dem Gebiet des *Bücherwesens* hat diese Bewegung begonnen. Jeder Blick in eine gegenwärtige Bibliothek gewährt dem künstlerischen Auge ein geradezu beleidigendes Schauspiel. Die stil- und regellose Mannigfaltigkeit der Büchergrößen, die durch keinen durchgehenden oder organischen Gedanken zusammengehalten wird, ist nichts als eine Rohheit, ein Zeichen mangelnder Kultur und wird von jedem Unbefangenen als solche empfunden. Was liegt nun näher, als diese Willkür zu beseitigen, die niemandem nützt und die ungeheuren Schaden mit sich bringt, wie jede andere zwecklose Willkür! Tatsächlich ergibt eine konsequente Anwendung der Grundsätze, welche durch die Beschaffenheit des Materials, nämlich des Papiers gegeben sind, und der Anschluß an das metrische System alsbald eine Reihe von Formaten, nach welchen alles Papier, insbesondere alles bedruckte, gestaltet werden kann. Von 1 cm als Einheit ausgehend und unter Erfüllung der Forderung, daß jedes Format aus dem anderen durch Falzen, d. h. Halbieren erhalten werden soll, und daß die so entstehenden Formate alle untereinander geometrisch ähnlich sind, kommt man zu einer eindeutigen Lösung des Problems, welches für die allermeisten Zwecke nicht mehr als drei Formate vorsieht, von denen jedes doppelt so groß ist als das nächst kleinere und welches alle Bedürfnisse vom Taschenbuch bis zur Zeitung zu umfassen bestimmt ist. Man schneide sich ein Blatt Papier in dem Formate 22,6 : 32 cm aus, falze es einfach und doppelt, so hat man Nr. VIII, IX und X der *Welt-*

formate, welche gestatten, reichlich 95 Prozent alles geschriebenen und gedruckten Papiers einer allgemeinen Norm zu unterwerfen, ohne der Brauchbarkeit irgendwie zu nahe zu treten.

Sieht man zunächst ganz und gar von *ästhetischen* Erwägungen ab, so ist der Gedanke, daß alles für irgendwelche Zwecke verwendete Papier diesen ⟨oder den zunächst sich anschließenden durch Verdoppelung oder Halbierung entstehenden⟩ Formaten entspricht, in seinen Folgen von geradezu überwältigender Bedeutung. An Stelle der bisherigen häßlichen Unordnung und Unzweckmäßigkeit entsteht auf einmal Harmonie, Gleichförmigkeit, Übereinstimmung, leichteste technische Bewältigungsmöglichkeit auch der größten Papiermassen. Man muß selbst einmal den Versuch gemacht haben, in seinen persönlichen Betrieben die Weltformate systematisch durchzuführen, um sich von der geradezu verblüffenden Erleichterung und Verschönerung des ganzen Verkehrs eine Vorstellung zu machen, die durch dieses einfache Hilfsmittel erzielt werden kann. Aber das sind Fragen, die für den Künstler noch nicht so stark in den Vordergrund treten. Sieht man das Rechteck, welches die oben angegebene Eigenschaft besitzt, daß es durch Halbieren zwei kleine Rechtecke ergibt, die dem großen ähnlich sind, auf seine Verhältnisse an, so wird jedes künstlerische Auge alsbald von der immanenten Gesetzmäßigkeit ergriffen werden, die dem Verhältnis zugrunde liegt. Es ist in der Tat eine Form, die unmittelbar schön wirkt, nicht trotzdem sie jener Gesetzmäßigkeit genügt, sondern *weil* sie es tut. Jene rein technische Lösung des Problems der Normen für Papiergrößen ergibt also gleichzeitig ein künstlerisch hochbefriedigendes Ergebnis. Die Ursache davon soll alsbald eingehender erörtert werden. Nun kann sich der Künstler die Frage stellen, ob er nicht, da die Wahl beispielsweise seiner Bildformate in weitem Umfange von Zufälligkeiten abhängig ist, sich gleichfalls diesen Normen anschließen soll. Hiergegen macht allerdings meist der gegenwärtig noch vorherrschende Individualismus alsbald Front. Aber die Einwendungen rühren charakteristischerweise nicht von den Künstlern her, sondern von denjenigen, welche den Anspruch erheben, besser als die Künstler selbst über ihre Bedürfnisse urteilen zu können, von den Kunstschriftstellern, Ästhetikern usw. Von solcher Seite wird immer wieder die Behauptung aufgestellt, daß jede Beschränkung, jede Normierung, jede Vorschrift irgendwelcher Art der Tod der wahren Kunst sei, d. h. es wird der unbeschränkte Individualismus gepredigt.

Wo wirkliche Künstler sich mit diesen Fragen beschäftigt haben, ist das Resultat stets das entgegengesetzte gewesen. Die Einschränkung einer zwecklosen Willkür, die durch den Anschluß an ganz bestimmte vorgeschriebene Formate erzielt wird, wird von dem Künstler nicht als eine Beschränkung, sondern eher als eine Förderung empfunden. Sein Problem gewinnt an Reiz und Tiefe, wenn er eine derartige äußere oder »Rahmenbedingung« gleichzeitig zu erfüllen hat. Insbesondere die angewandte Kunst, deren Reiz ja zu einem ganz erheblichen Teil in der freien ungezwungenen Erfüllung technischer Notwendigkeiten liegt, gewinnt durch dieses Hereintreten der Normen ein ganz neues Leben. Wer jemals eine Ausstellung beispielsweise von *Plakaten* gesehen hat, in welcher z. B. auf der einen Seite sich eine Zusammenstellung von Werken in den bisher gebräuchlichen wilden und untereinander in keiner Beziehung bestehenden Formaten befindet und auf der andern Seite eine solche von Werken, die streng im Weltformat gehalten sind, der hat das Gefühl gehabt, daß man sich in zwei wesentlich verschiedenen Kulturschichten bewegt, einer niederen im Gebiet der wilden Formate und einer höheren im Gebiet der geregelten Formate.

Soviel über die künstlerische Seite der Frage. Die technische führt noch außerordentlich viel weiter. Man braucht sich nur zu vergegenwärtigen, daß bei der grundsätzlichen Durchführung von normierten Abmessungen beim *Häuserbau* von vornherein in der Einteilung der Zimmerwände die Bedürfnisse künftigen Wandschmuckes bezüglich der Raumeinteilung berücksichtigt werden können, um zu erkennen, wie unendlich viel harmonischer und eindrucksvoller künftig das Wohnhaus und das Zimmer gestaltet werden kann als gegenwärtig, wo kein verbindender konstruktiver Gedanke, keine Maßbeziehung zwischen der Wand und dem Bilde das daran hängt und dem Fenster das sie durchbricht, vorhanden ist. Verfolgt man diesen Gedankengang weiter, so sieht man sich vor der Möglichkeit und damit vor der Aufgabe, das ganze Hausgerät, die ganze Zimmereinteilung, alle Einzelheiten des Hausbaues schließlich so zu gestalten, daß sie bestimmten Normen entsprechen. Ist das möglich und wünschenswert? Daß es möglich ist, zeigt uns das künstlerischste aller Völker, die Japaner, welche für ihre Zimmer, Teppiche usw. längst derartige Normen im Gebrauche haben. Daß es wünschenswert ist, dürfte von technischer Seite unbestritten sein, da die Herstellung der Geräte sich unvergleichlich viel besser und billiger gestalten läßt, wenn sie

nach Normen geschieht gegenüber dem gegenwärtigen Zustande, wo sie einer unbegrenzten Willkür unterworfen ist.

Wie steht es nun mit der *künstlerischen Lösung* dieser neuen Probleme? Leidet sie durch eine derartige weitgehende Normierung oder nicht? Die Antwort ist bereits oben in einigen tatsächlichen und praktischen Erwägungen gegeben worden und lautet verneinend. Die Kunst verträgt ohne Verlust eine sehr weitgehende Normierung, wie die Erfahrung aller Zeiten und Völker gezeigt hat. Es sei daran erinnert, daß die musikalische Gestaltung auf dem Gebiete der Symphonie, der Sonate, des Trios, Quartetts usw., also des größten Teils der Instrumentalmusik, sich durch etwa zwei Jahrhunderte in der traditionellen Form der vier Sätze Allegro, Andante, Scherzo und Finale bewegt hat, und doch innerhalb dieser strengen Form einen ungeheuren Reichtum zu entfalten vermochte. Das entscheidende Wort für die Notwendigkeit der Form hat einer der gewaltigsten Revolutionäre auf dem Gebiete der Kunst, *Richard Wagner* selbst, in seinen Meistersingern ausgesprochen, indem er den jugendlichen Stürmer und Dränger Walter Stolzing durch den reifen Künstler Hans Sachs darüber belehren läßt, wie sich Freiheit und Regel vereinigen lassen; er sagt von der Regel: »Du stellst sie selbst und folgst ihr dann.« Also Freiheit, d. h. Anpassung an irgendwelche anderweit geforderten Normen in der Aufstellung der speziellen Vorschrift, Gebundenheit in der Festhaltung an der einmal angenommenen Form. Und dann wieder unbegrenzte Freiheit in der Ausfüllung des so gegebenen Rahmens. Hier ist es, wo sich die Persönlichkeit des Künstlers unerschöpflich betätigen kann, entsprechend seiner eigenen Begabung. Wenn man in den Sammlungen der „*Brücke*" in München die vielen Dutzende von Zeitschriften durchsieht, die alle in demselben Weltformat IX erschienen sind, so erstaunt man nicht nur über die Mannigfaltigkeit in der typographischen Ausstattung der Umschläge und der Zeitungsköpfe, sondern man erstaunt noch mehr darüber, daß diese verschiedenen Hefte, die so unbedingt individuell aussehen, die je nach der Ausstattung bald einen schlanken, bald einen gedrungenen Eindruck machen, tatsächlich bis auf den Millimeter genau dasselbe Format haben.

Aber wichtiger als diese empirischen Tatsachen ist für den denkenden Künstler die allgemeine Einsicht, warum es so ist. Und auch hier läßt sich Entscheidendes sagen, das am besten wiederum an einem Beispiel anknüpft. Wenn man *willkürlich* beliebige starke Farben zusammenstellt, so bekommt

man nicht den Eindruck eines *farbenreichen,* sondern nur den eines *bunten* Werkes. Die Künstler der Farbe sind sämtlich dafür bekannt, daß sie sich in der Verwendung ihrer Farben überaus strenge Beschränkungen auferlegen, daß sie, mit andern Worten, bestimmte *Gesetze* bei der Zusammenstellung der Farben befolgen, welche ihnen zum Teil bekannt, zum Teil wohl auch unbekannt sind und dann auf reinen Gefühlsreaktionen beruhen. Der Beschauer solcher Werke ist im allgemeinen noch weniger orientiert über die Gesetzmäßigkeit, die den Zusammenstellungen zugrunde liegt. Daß er diese Werke aber als schön, als harmonisch, als eindrucksvoll empfindet, liegt ausschließlich daran, daß die Zusammenstellungen eben nicht willkürlich sind, sondern ganz bestimmten, auf der Natur der Farbempfindung beruhenden psychologischen und physiologischen Gesetzmäßigkeiten folgen. Die *Harmonie,* welche als höchstes Ideal jedes Kunstwerkes angestrebt wird, kann nur dadurch erreicht werden, daß eine ganz bestimmte immanente Gesetzmäßigkeit dem Kunstwerk zugrunde gelegt wird. Die ausdrückliche Form dieses Gesetzes braucht dem Beschauer nicht bekannt zu sein; das bloße Vorhandensein solcher gesetzmäßiger Zusammenhänge genügt im allgemeinen zur Hervorrufung des entsprechenden ästhetischen Eindrucks.

So sehen wir also, daß die Aufstellung und Durchführung von »heimlichen Gesetzen«, wenn dieser Ausdruck gestattet ist, für die reine Kunst wie auch insbesondere für das Kunstgewerbe nicht nur keine Hemmung bedeutet, sondern ganz im Gegenteil ein souveränes Mittel zur Sicherung eines künstlerischen Erfolges ist. Je mehr jedes einzelne Werk von einer derartigen inneren stillen Gesetzmäßigkeit bis in seine letzten Einheiten durchdrungen ist, je mehr der Künstler mit dem Bewußtsein geschaffen hat, daß jeder Punkt und jede Farbe, jede Form und jedes Verhältnis durchaus nur so und nicht anders sein mußten, um so mehr wird seinem Gesamtwerk dann auch jene Durchdrungenheit mit dem Geiste eigen sein, welche allein die Gewähr einer tiefen und dauernden künstlerischen Wirkung in sich enthält.

6. JAHRESBERICHT DES DEUTSCHEN WERKBUNDES 1913/14

VON ERNST JÄCKH

ZWEI Jahre sind es, daß die Geschäftsstelle des Deutschen Werkbundes nach Berlin übergesiedelt ist; sechs Jahre, daß der Deutsche Werkbund in einer Münchener Versammlung gegründet worden ist. Was in diesen sechs Jahren der Werkbundgedanke von der Verpflichtung der deutschen Arbeit zur höchsten Leistung in seiner künstlerischen und gewerblichen Bedeutung wie in seiner volks- und weltwirtschaftlichen Wirkung für Deutschland geworden ist, das wird die »Deutsche Werkbund-Ausstellung in Köln 1914« vom Mai bis Oktober zusammenfassen und veranschaulichen. Was neben dieser Kölner Leistung beide Berliner Jahre für die Organisation des Deutschen Werkbundes haben bringen können, das bedeutet eine weitere Sicherung und Stärkung des Deutschen Werkbundes für neue Aufgaben — auch nach der Kölner Ausstellung. Der Deutsche Werkbund hat heute nicht mehr gegen Gleichgültigkeit sich durchzusetzen — drei Doktorarbeiten und eine Habilitationsschrift sind bereits daran, auf einigen Gebieten eine Bilanz zu suchen — er hat jetzt vielmehr gegen die Ausbeutung seiner Autorität zum Modewort und zur Warenmarke sich zu wehren.

Das Rückgrat eines jeden Bundeskörpers ist ein gesunder nervus rerum; deshalb sei mit dem *Finanzbericht* begonnen. Das vorige (erste) Berliner Jahr des Deutschen Werkbundes hat ein Budget von 30000 Mk. (also 12000 Mk. mehr als vor Berlin) geschaffen, für das eine Deckung gesichert werden konnte; dieses (zweite) Berliner Jahr hat die Einnahmen nochmals um 12000 Mk. gesteigert (auf 42000 Mk.), so daß zum erstenmal ein Vermögensüberschuß gewonnen werden kann, der sich in dem neuen Jahr (1914/15) nochmals wird erhöhen lassen. Die finanzielle Grundlage für neue und größere Unternehmungen ist nunmehr gesichert.

Dieses günstige Ergebnis ist die Folge des *Mitgliederzuwachses*, der auch durch die Vorbereitungen der Kölner Werkbund-Ausstellung gefördert worden ist. Der Deutsche Werkbund vereinigt am Ende des Berichtsjahres 1870 Mitglieder gegen 1319 am Anfang. Das ist also eine Zunahme von 551 Mit-

gliedern in diesem Jahr, oder von 899 in beiden Berliner Jahren, d. h. eine Verdopplung gegen die ersten vier Jahre in Dresden-Hellerau. Im einzelnen stellt sich die Mitgliederbewegung so dar:

Am 1. April 1913 hat der Werkbund	1319 Mitglieder
gezählt, dazu kommen Neuaufnahmen	607 „
	1926 Mitglieder
Ausgeschieden (teilweise durch Tod)	56 „
Also zählt der Werkbund am 31. März 1914	1870 Mitglieder

Über diese Erweiterung des Kreises des Deutschen Werkbundes wird man verschiedener Meinung sein können – und ist es auch. Festzustellen ist zunächst die Tatsache, daß das Aufnahmeverfahren durch die Geschäftsstelle so streng gehandhabt wird wie je zuvor, besonders durch die Einführung eines begutachtenden Fragebogens. Nach wie vor wird die Mitgliedschaft des Deutschen Werkbundes nicht durch die Anmeldung von Beitrittswilligen erreicht, sondern durch Einladung des Vorstandes verliehen. Nach wie vor wird jede Selbstanmeldung und auch jeder Vorschlag aus dem Kreise des Werkbundes von dem zuständigen Orts- und Fachvertrauensmann geprüft und dann mit diesem Gutachten dem zwanzigköpfigen Vorstand vorgelegt, der die Entscheidung trifft. Eine Neuerung, die der Andrang zum Deutschen Werkbund veranlaßt hat, ist – wie gesagt –, daß wir für die Begutachtung eine Begründung eingeführt haben, durch einen Fragebogen, den der Vertrauensmann auszufüllen hat, mit folgendem Wortlaut: 1. Sind durch die Arbeit des Genannten Leistungen zustande gekommen, die für den Werkbund von Interesse sein können? 2. Sind daneben auch solche zu erwähnen, welche dem Werkbund nicht als rühmlich gelten können? 3. Überwiegen die guten Leistungen? 4. Darf eine Gesinnung angenommen werden, die sich immer hinneigen wird zu den Leistungen von dauerndem Wert? – Die Jurierung der einzuladenden Mitglieder durch den Vorstand gründet sich auf die Beantwortung dieser Fragen durch die Vertrauensmänner, die dadurch auch die Verantwortung übernehmen. Das Deutsche Werkbund-Zeichen auf den Briefbögen der Mitglieder stellt ebenso eine Wertung wie eine Verpflichtung dar. Im Ganzen wird man sagen dürfen: daß mit dem Wachstum des Deutschen Werkbundes auch sein Einfluß zunimmt. Wachstum muß nicht »eine Verflachung« sein, sondern soll naturgemäß eine Vertiefung der Wurzelkraft und eine Erweiterung der Fruchtbarkeit sein. Mehr als ein Erlebnis bestätigt die Tatsache, daß beispielsweise Kaufleute und Fabrikanten, deren »Werkbundfähigkeit«

noch fraglich war, dadurch erst sicher und zuverlässig im Sinne des Werkbundes wurden, daß sie mit der Einreihung in den Werkbund auch dessen Anregungen, Erziehung und Verpflichtung übernommen haben. Der Werkbund ist anfangs ein Areopag von Führern und Erziehern genannt worden; er hat sich dann zu einer Art von Parlament erweitert, dem man sehr gute Reden nachgesagt hat; er ist jetzt eine tätige Macht geworden.

Entsprechend dem Fortschritte des Deutschen Werkbundes hat auch die Zahl der *Ortsgruppen* und der dazu gehörenden Vertrauensleute zugenommen: zu den bisherigen 19 Bezirken sind 26 neue Ortsgruppen hinzugekommen. Die auf der Leipziger Jahresversammlung durch einen Bremer Antrag angeregte Festlegung der Pflichten und Rechte der Ortsgruppen ist in Vorbereitung, hat aber angesichts der noch in Fluß befindlichen Entwicklung der einschlägigen Verhältnisse noch nicht abgeschlossen werden können. Eine Neueinteilung der Bezirke ist im Gang.

Die Machterweiterung des Deutschen Werkbundes ist auch durch die *Verbände und Kammern* vermittelt, die als Förderer dem Werkbund sich anschließen und sich dadurch zum Werkbundgedanken bekennen, und zwar haben nunmehr ihren Beitritt zum Werkbund beschlossen: 10 Handelskammern, 15 Handwerkskammern und 2 Gewerbekammern ‹alle diese in Deutschland›, und in Österreich: 2 Handels- und Gewerbekammern und 2 Gewerbeförderungsinstitute. Ebenso 16 Verbände. ‹Die Namen der Kammern und Verbände sind in der Mitgliederliste verzeichnet.›

Umgekehrt ist die *Mitwirkung des Deutschen Werkbundes* gewünscht worden bei folgenden Verbänden: Verein deutscher Ingenieure; Bund deutscher Architekten; Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine; Verband Deutscher Kunstgewerbevereine; Verband Deutscher Kunstgewerbezeichner; Verein Deutscher Schmucksteinfreunde; Deutsche Vereinigung für Volkskunstabende; Internationale Ausstellung für das kaufmännische Bildungswesen; Konferenz für Berufsberatung und Berufsvermittlung; Verein gegen das Bestechungsunwesen; Ausschuß für Wettbewerbsangelegenheiten; Deutscher Käuferbund; Bund der Industriellen; Verein Deutscher Kalkwerke; Cementwarenfabrikantenverein Deutschlands; Dritte Deutsche Wohnungskonferenz; Deutscher Volkswirtschaftlicher Verband; Deutsch-Österreich-Ungarischer Wirtschaftsverband; Deutsch-Amerikanischer Wirtschaftsverband; Deutsch-Südamerikanisches Institut.

Die Arbeit der s. Z. vom Deutschen Werkbund angeregten *Submissionszentrale* des Hansabundes hat zu dem Entwurf eines Reichsgesetzes geführt, der inzwischen von der Reichstagskommission angenommen worden ist. Ebenso ist der Deutsche Werkbund tätig in der Hauptstelle für das Verdingungswesen beim Deutschen Handwerks- und Gewerbekammertag.

Eine solche Weiterverzweigung der Werkbundarbeit drückt sich auch in seinem *Verhältnis zu den Reichs- und Staatsbehörden* aus. So haben für die Deutsche Werkbund-Ausstellung in Köln folgende 6 Staaten und 13 Städte Zuschüsse bewilligt: Preußen, Sachsen, Bayern, Württemberg, Oldenburg und Österreich; ⟨alphabetisch:⟩ Bielefeld, Bremen, Breslau, Chemnitz, Dresden, Frankfurt a. M., Hagen, Hamburg, Hannover, Hildesheim, Köln, Leipzig und München. Ebenso vereinigt der Ehrenausschuß für die Kölner Ausstellung die Staatssekretäre der Reichsämter, die Minister der preußischen Ministerien und die Ministerpräsidenten der Bundesstaaten. Das preußische Handelsministerium hat wiederum 700 Exemplare des Werkbund-Jahrbuches bezogen. Auf der Jahresversammlung hat der Ausstellungsreferent des Reichsamtes des Innern in seinem Referat über das Ausstellungswesen sich für die Kölner Ausstellung eingesetzt; auch hat die Werkbund-Ausstellung der Förderung durch das Auswärtige Amt, das Reichsmarineamt und das Reichskolonialamt sich erfreuen dürfen. Auf seiner Jahresversammlung durfte der Werkbund die guten Wünsche folgender Vertreter für seine Arbeit entgegennehmen: des Reichsamtes des Innern, der sächsischen, württembergischen, badischen Ministerien und des österreichischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten.

Der Werkbundgedanke hat auch im Berichtsjahr außerhalb Deutschlands Fortschritte gemacht. Die österreichischen Freunde haben sich – meist unter Beibehaltung der reichsdeutschen Mitgliedschaft – in einem *Österreichischen Werkbund* zusammengeschlossen, über dessen Entwicklung Hofrat Vetter besonders berichtet ⟨am Schluß dieser Zusammenstellung⟩. Die Zusammengehörigkeit der deutschen und österreichischen Freunde hat u. a. in der Stellungnahme des Deutschen Werkbundes zum *Wiener Fall Wagner* ihren Ausdruck gefunden – in der folgenden Eingabe des Deutschen Werkbundes an die Wiener zuständige Stelle:

> Der Deutsche Werkbund bedauert es auf das lebhafteste, daß für das in Wien zu errichtende Kaiser-Franz-Josef-Stadtmuseum nicht der gleichfalls mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf des Herrn Oberbaurat Professor Otto Wagner gewählt worden ist. Der Deutsche Werkbund hat bereits anläßlich des 70. Geburtstages von Otto Wagner in einer besonderen Adresse am

12. Juli 1912 es ausgesprochen, »daß die ganze architektonische Welt auf ihn als einen Wegweiser und Bahnbrecher blickt«. Der Deutsche Werkbund hat auch anläßlich der Wiener Jahresversammlung am 8. Juni 1912 im Wiener Rathaus durch den Mund seines Vorsitzenden, Hofrat Bruckmann, erklärt: »Unter dem Eindruck dessen, was in Wien geniale Künstler unserer Zeit, wie Otto Wagner und Josef Hoffmann geleistet haben, glauben wir an eine glänzende moderne Bauentwicklung Wiens, wenn der Arbeit solcher Männer weitester Spielraum gelassen wird.« Nun liegt dem Deutschen Werkbund ein Bericht seines Vorstandsmitgliedes Professor Peter Behrens vor der dem Wiener Preisrichterkollegium angehörte und der den Museumsbauentwurf von Otto Wagner u. a. folgendermaßen beurteilt: »Das Projekt stellt einen in sich geschlossenen Organismus dar. Das Haus will ein Museum sein, ohne historisch-romantischen Stimmungswerten nachzuhängen, in ihm ist eine gut geordnete und belichtete Aufstellung der Ausstellungsgegenstände möglich. Die Lösung des Grundrisses zeigt eine Anordnung der Räume, die einen dem Zweck des Gebäudes würdigen Ausdruck verbürgt, so ist die Architektur die nach außen gekehrte Vollendung des Grundrißgedankens und stellt somit einen Typus dar.« Trotzdem ist in Wien anders entschieden worden. Der Deutsche Werkbund ist überzeugt, daß eine hervorragende städtische Aufgabe, wie das in Frage stehende Werk, nicht in die Hände dessen gelangt ist, der seiner Meinung nach in erster Linie dazu berufen wäre, und er bedauert aufs lebhafteste eine solche Entscheidung.

Die *ungarische Gruppe* wird von Architekt Jòzsef Vàgò in Budapest geleitet. Ein *Schweizerischer Werkbund* vereinigt die Schweizer Gesinnungsgenossen mit dem Deutschen Werkbund, dem sie meist auch als persönliche Mitglieder zugehören: auch über diese Entwicklung fügen wir einen besonderen Züricher Bericht an. Dieser deutsch-schweizerische Vorgang hat auch in der französischen Schweiz einen Nachfolger bekommen durch die Gründung eines Verbandes *„L'Oeuvre" in Genf.* Dazu war in der Presse folgender Kommentar zu lesen:

Der »Deutsche Werkbund« macht Schule. Neben dem Österreichischen und dem Schweizer Werkbund hat sich nun auch in der französischen Schweiz, wo man sich durch die ausländische Konkurrenz bedroht fühlt, unter dem Namen »L'Oeuvre« eine Vereinigung gebildet, welche Künstler und Industrielle zu gemeinsamer Arbeit zusammenführen und auf diese Weise die einheimischen Erzeugnisse verbessern will. Der vorwiegend aus Künstlern und Fabrikanten bestehenden Korporation sind auch mehrere Staatsräte beigetreten, was dafür spricht, daß auch die Regierung sich für diese Bestrebungen interessiert. Den Gegnern des »Deutschen Werkbundes« mag diese indirekte Anerkennung seiner Arbeit und Erfolge zu denken geben.

Auch Freunde und korrespondierende Mitglieder in anderen (vorzugsweise germanischen und skandinavischen) Ländern hat dieses Jahr dem Deutschen Werkbund gebracht: in *Holland,* in *Belgien* und *Luxemburg,* in *Dänemark, Schweden* und *Norwegen,* ebenso in *Finnland.* Das Ziel besonderer nationaler Gruppenbildungen ist in Aussicht zu nehmen. Vereinzelt befinden sich deutsche Mitglieder des Werkbundes auch in Frankreich und in Italien, in den Vereinigten Staaten, in Japan und in China. Die Mitgliederliste, die als besonderes Heft ausgegeben wird, gibt über die Adressen Auskunft.

Das Wachstum des Deutschen Werkbundes und die Vermehrung seiner Arbeit zeigt sich auch in der *Korrespondenz* der Geschäftsstelle, die sich in folgender Statistik ausspricht:

1908/09	3074	Eingänge	7936	Ausgänge
1909/10	4093	„	12882	„
1910/11	3454	„	8002	„
1911/12	4102	„	13543	„
1912/13	5584	„	17004	„
1913/14	7995	„	23309	„

In all diese froh vorwärtsschreitende Entwicklung hinein fällt wie ein schwarzer Schatten der jähe Verlust einer Persönlichkeit, ohne die der Deutsche Werkbund wohl nicht geworden wäre: *Wolf Dohrn,* der Mitbegründer und der erste Organisator des Deutschen Werkbundes, ist uns im eisigen Schnee der winterlichen Alpen durch einen nächtlichen, unglücklichen Sturz weggenommen, entrissen worden. Was Wolf Dohrn der deutschen Kulturarbeit geleistet hat, das ist weithin und vielfältig anläßlich seines Hingangs gesagt worden. Der Deutsche Werkbund hat bei der Trauerfeier in Hellerau durch ein Vorstandsmitglied, den Reichstagsabgeordneten Dr. Friedrich Naumann, ihm den Lorbeer treuen Gedenkens gereicht; dabei hat Naumann ihn also gewürdigt:

Zu dem nun, was so von den verschiedenen Gruppen her gesagt worden ist, habe ich zunächst auch noch von zwei Seiten her eine Zufügung zu machen, einmal vom Deutschen Werkbund, dessen Sekretär Wolf Dohrn gewesen ist, und dann von der politischen Gruppe, deren Freund und Mitarbeiter er war. Und wenn ich von diesen beiden Gruppen gesprochen habe, dann, meine Freunde, möchte ich versuchen, mit Ihnen allen zusammen noch einmal auf ihn als Mensch im ganzen zurückzublicken. Es wollten die Leiter des Deutschen Werkbundes gern heute hier sein, um an dieser Stelle auszusprechen, was der Deutsche Werkbund seinem ersten Sekretär dankt; sie sind leider beruflich verhindert und haben mich, der ich Mitglied des Vorstandes bin, gebeten, an ihrer Stelle hier klar und deutlich auszusprechen, daß der Deutsche Werkbund nicht vergessen wird, was Dohrn in den Jahren 1908 bis 1911 als Sekretär für diese neue künstlerische Bewegung in Deutschland geleistet hat. Als von den Herren Muthesius, Schmidt und Fischer die Idee eines Verbandes für deutsche Qualitätsarbeit für In- und Ausland soweit ausgedacht war, daß man darangehen konnte, nun die beteiligten Künstler und Unternehmer zusammenzurufen, da war die erste Vorfrage: Ja, wer macht denn nun eigentlich die Geschichte, wer führt die Geschäfte? Die Idee ist da, die Menschen sind da; aber zwischen die Idee und die Menschen gehört immer eine organisierende Hand, die zugleich etwas Festes und etwas Leichtes und Mildes hat, eine Hand, die imstande ist, Leute heranzuholen und sie dann auch nicht wieder gehen zu lassen; ein Verstand, der Einwendungen versteht; und ein Gemüt, das über alle Einwendungen hinaus festbleibt in dem, was einmal als Ziel gedacht ist. In diesem Sinne wurde als erster Sekretär Wolf Dohrn gewonnen, und er begann seine Arbeit in Düsseldorf auf jener Versammlung des Fachverbandes für die Interessen des Kunstgewerbes, wo er der älteren Kunstrichtung die Fehde ansagte und die Gründung des neuen Verbandes ankündigte. Darauf erfolgte im Jahre 1908 im Sommer, bei Gelegenheit der Münchener Kunstgewerbeausstellung, die Gründung des Deutschen Werkbundes. Das waren die ersten Tage, in denen Dohrn als Geschäftsführer inmitten der ge-

werblichen Kunst stand, organisierte, arrangierte, zum Guten redete, ausglich, denn eine erste Versammlung von Künstlern und Kunstunternehmern ist selbst ein Kunstwerk, und zwar kein leichtes. Ich weiß noch, daß viele an dem Abend des zweiten Münchener Tages gesagt haben: Wieviel ist es persönlich dem Dohrn zu danken, daß wir uns hier so zusammengefunden haben! Ich werde nie vergessen, wie er hinter der Arbeit dieser Münchener Tage dann abends bei der Sonnenwendfeier und an dem Abend, als wir zusammen oben über der Isar gesessen haben, mit den Münchner Künstlern fröhlich war, und doch dabei immer überlegte: wem müßte man da oder dort noch etwas sagen, was nötig ist? So wurde er der Anreger. Ich will gar nicht sagen, ob er für 10 oder 20 Jahre so eine Arbeit hätte weiter machen mögen. Er hat sie ja auch nicht weiter geführt, aber für die erste Anregung, da kamen ihm die Gedanken von allen Seiten. Der eine vertraute ihm diese Sache an, der andere jene, und in seinem Kopfe wuchs vielerlei zusammen, und er hatte bald sozusagen mehr Gedanken, als möglich war auszuführen. Aber ein Teil davon ist schon jetzt ausgeführt worden. Wenn wir heute im Jahre 1914 den Deutschen Werkbund ansehen, wie er seiner großen Kölner Ausstellung entgegengeht und an die Möglichkeit einer Pariser Ausstellung denkt, dann wundern wir uns, daß es erst das Jahr 1908 war, wo die Organisation begonnen wurde. Damals entstand die Parole der künstlerischen Qualitätsarbeit im Gebiet des deutschen Gewerbes und Auslandsgeschäftes. Was darunter zu verstehen war, das wußten die wenigsten. Dohrn formulierte als Sekretär erstens die Echtheit in der Farbe, er half bei den Farbenuntersuchungen des Werkbundes, verlangte Stoffuntersuchungen. Er wollte noch vieles mehr, eine Materialprüfung, ein Adreßbuch der Qualitätsfirmen, das heute noch nicht da ist. Er arbeitete dabei vor für die Ausstellungen, die später Schritt für Schritt kamen, und vor allem, er war ein Menschenfischer für die neue Idee. Ich habe mir auf dem Berliner Büro des Werkbundes sagen lassen, daß an die 900 der jetzigen Mitglieder aus der Dohrnschen Zeit stammen. Das ist keine Massenmitgliedschaft, sondern eine recht ausgesiebte Auswahl, bei der sozusagen jeder Mensch einzeln gewonnen und hinzugenommen wird. Es ist darauf von Dohrns Nachfolger weitergebaut worden; aber die erste Zeit gerade lag zu einem guten Teile in den Händen, die heute nun schon nicht mehr vorhanden sind. [1]

Unter den *Veröffentlichungen des Deutschen Werkbundes* steht wieder das *Jahrbuch* vornan, diesmal mit dem Titel: »Die Kunst in Industrie und Handel.« So wie das erste Jahrbuch (»Die Durchgeistigung der deutschen Arbeit«) in weniger als Jahresfrist vergriffen worden ist, so geht auch der Bestand dieses Jahrbuches (mit einer Auflage von 12000 Exemplaren) zur Neige. Die Kritik der Presse lautete ohne Ausnahme günstig; zwei Stimmen seien herausgegriffen, eine aus Deutschland und eine aus Übersee. Die Zeitschrift »Stahl und Eisen« urteilt anläßlich des Jahrbuches:

Der Deutsche Werkbund ist eine Organisation von Künstlern, Gelehrten, Handwerkern, Industriellen, Kaufleuten usw., die es sich zur Aufgabe gemacht haben, bei allen Werken, die sie schaffen, und überall, wo sie sich betätigen, stets nur für Qualitätsware einzustehen und dabei auf das besondere Wesen eines zu schaffenden Werkes Rücksicht zu nehmen. Ein Kaufhaus soll nicht aussehen wie ein Glaskasten, eine Fabrik nicht wie eine mit Fenstern versehene Scheune, ein Landhaus

---

[1] Der Wortlaut der ganzen Naumann'schen Rede findet sich in einem Sonderheft der Berichte der Dalcroze-Schule in Hellerau, das die bei der Trauerfeier in Hellerau gehaltenen Ansprachen von Werkmeister Heinrich Krischke, Dr. E. Jaques-Dalcroze, Dr. Hans Haenel-Dresden, Dr. Artur Salz-Heidelberg, Julius Ferdinand Wolff-Dresden und von Dr. Friedrich Naumann vereinigt, ebenso die Nachrufe von Dr. Alfons Paquet, Karl Scheffler und Paul Claudel.

aber auch nicht wie ein Palast. Die Mitglieder des Werkbundes sind jeder Phrase, jeder Unwahrheit in Baustoff, Form und Farbe abhold. Neben sachlicher Gestaltung suchen sie nach der das Wesen des Bauwerkes kennzeichnenden, künstlerischen Form. Nach diesen Richtlinien haben ja bekanntlich alle großen Künstler gearbeitet . . . Ohne Frage handelt es sich bei den Arbeiten des Werkbundes um eine wichtige kulturelle Aufgabe, und es steht außer allem Zweifel, daß neben der Verfolgung rein wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und sozialer Ziele ein großes Volk, das in der Welt vorankommen will, kulturelle Aufgaben nicht unbeachtet lassen darf.

Die »Japan=Post« in Tokio schreibt u. a.:

Der Austausch mit hochentwickelten Ländern erfordert stärkste Anspannung der Leistungen von Industrie und Handel, weil bei der Entwicklung von Verkehr und Konkurrenz die Billigkeit der Waren und die Qualität gleichmäßig ausschlaggebend für den Absatz sind. Diese Tatsache zeigt uns den Weg, den wir industriell und handelstechnisch zu gehen haben. Wohl ist es eine große Zukunftsaufgabe, z. B. den chinesischen Markt frühzeitig zu bearbeiten, um dort für die in Zukunft vorhandenen Bedürfnisse Waren abzusetzen. Aber diese Aufgabe kann sich nicht darin erschöpfen, Waren nach China zu exportieren, die andere, industriell weniger entwickelte Nationen, wie z. B. Japan, auch liefern können und billiger liefern können als wir. Das Ziel ist das: Waren zu liefern, die beste Qualitätsarbeit darstellen, die technisch und wissenschaftlich so durchgebildet sind, die von einer ausgezeichnet geschulten und gelernten Arbeiterschaft so vorzüglich gearbeitet sind, daß sie einen Höhepunkt darstellen, der von anderen Lieferanten nicht übertroffen werden kann. Ein hervorragendes Verdienst an der Verbreitung solcher Erkenntnis gebührt dem »Deutschen Werkbund«.

Das neue Jahrbuch wagt – dank diesem Erfolg und unter Berücksichtigung der Kölner Ausstellung – eine Auflage von 20000 Exemplaren. *„Der Verkehr"* ist das Thema dieses Bandes. Auch dieses Mal verpflichtet die notwendige Handlichkeit wie die beabsichtigte Billigkeit des Buches zu einer räumlichen Beschränkung; sonst hätten noch mehr Leistungen von Werkbündlern geboten werden können. Ein Blick in den Inhalt und in seine Bilder zeigt, daß ein Verkehrskapitel, das der Hotels, sehr dürftig vertreten ist. Diese darstellerische Dürftigkeit ist eine notwendige Folge der dürftigen Wirklichkeit auf diesem Gebiet. Die Zahl der wirklich guten Hotelbauten in Deutschland ist noch sehr gering. Vielleicht bleibt dieses Thema zu einer günstigeren Zeit einem späteren Jahrbuch vorbehalten.

Ferner hat der Deutsche Werkbund folgende Veröffentlichungen verbreitet: *Friedrich Naumann: Der deutsche Stil,* und *Peter Bruckmann: Deutscher Werkbund und Industrie.* Beide Hefte sind zum Vorzugspreis von 30 bzw. 20 Pfg. von der Geschäftsstelle zu beziehen. Die Bände der Materialkunde, die im Auftrag des Deutschen Werkbundes Dr. Paul Krais=Tübingen im Verlag von Felix Krais=Stuttgart herausgibt, erhalten die Werkbundmitglieder gleichfalls zu einem Vorzugspreis. Der erste Band behandelt *„Die Hölzer";* der zweite Band *„Schmuck= und Edelsteine"* (von Dr. Eppler=Krefeld). Ein dritter Band *„Das deutsche Farbenbuch"* soll noch in diesem Jahr erscheinen: alle

Firmen, Körperschaften und sachverständigen Personen, die für diesen Band Interesse haben, werden gebeten, mit den beiden Herausgebern (Dr. Hoppe in München, Gabelsbergerstr. 76a, und Dr. Krais in Tübingen, Lustnauer Allee) sich in Verbindung zu setzen.

Die *Jahresversammlung* hat auf Veranlassung des Rates der Stadt Leipzig und der Internationalen Baufach-Ausstellung, die beide den Deutschen Werkbund eingeladen hatten, in Leipzig vom 5. bis 7. Juni stattgefunden. Reichsdeutsche und österreichische Behörden, sowie sächsische, württembergische und badische Ministerien waren vertreten. Professor Stadtbaurat Erlwein-Dresden sprach über »Staatliche und städtische Kunstpflege« und Stadtrat Hofmann-Leipzig über »Die Kunstpflege der Stadt Leipzig«. Professor Dr. Graul berichtete über die Beteiligung des Deutschen Werkbundes an der Leipziger Ausstellung, Bürgermeister Rehorst-Köln über die Vorbereitungen für »Die Deutsche Werkbund-Ausstellung Köln 1914«, Karl Ernst Osthaus-Hagen über »Das deutsche Museum für Kunst in Handel und Gewerbe«, Handelskammersyndikus Dr. Dietrich-Plauen behandelte »Deutschlands Interesse an der Ausfuhr qualifizierter Waren und die Fortbildung des internationalen Musterschutzes« und Professor Seliger-Leipzig »Die schulmäßige Pflege der Technik als Mittel zur Wertsteigerung der deutschen Handwerks- und Industriewerke«. Diese beiden Vorträge führten zu Resolutionen:

> Der gesteigerte Export von Qualitätsware ist eine innere Notwendigkeit unserer weiteren volkswirtschaftlichen Entwicklung und es ist hiefür von höchster Bedeutung, daß die im inneren deutschen Markt geschlossen durchzubildende neue deutsche Geschmacksrichtung auf dem Weltmarkte zur Geltung gelangt. Es ist wünschenswert, im internationalen Rechte den formlosen Schutz kunstgewerblicher und Mustererzeugnisse durchzuführen, wobei der Nachweis der Urheberschaft und der Priorität durch eine internationale Hinterlegungsstelle fakultativ gestattet werden könnte.

Und:

> Zur Wertsteigerung unserer deutschen Handwerks- und Industriewerke ist die schulmäßige Pflege der Technik ein wesentliches Mittel. Darum sind an den Gewerbe- und Kunstgewerbeschulen Schulwerkstätten in Verbindung mit technischen Lehrsammlungen und Auskunftstellen über technische Fragen einzurichten. Womöglich sind spezielle technische Kurse zu Einführungs- und Aufklärungszwecken einzurichten.

Ein Antrag Rauecker (»Der Deutsche Werkbund wolle – im Hinblick auf die qualitativ schädlichen Tendenzen des fortwährenden Modewechsels – die in ihm vertretenen Industriellen und Handwerker veranlassen, Richtlinien für die organische Fortentwicklung ihrer Produktion festzulegen«) wurde dem Vorstand überwiesen, der in einer späteren Sitzung ihn abgelehnt hat.

Ein Antrag Bremen, die Mitgliederversammlung wolle einen mindestens

siebengliedrigen Ausschuß einsetzen, der neue Vorschläge für die Satzungen, für die Organisation des Bundes, ihrer Ausschüsse und Ortsgruppen machen soll, ist in der Durchführung begriffen.

In die zurzeit wichtigste Arbeit des Deutschen Werkbundes, in die Kölner Ausstellung, führte ein Referat des Geheimen Oberregierungsrats Dr. Albert (vom Reichsamt des Innern) über »Ausstellungswesen« ein, das mit der Feststellung schloß:

Es soll in Köln gezeigt werden, wie Deutschland dazu gekommen ist, einen eigenen Stil zu entwickeln und diese geschmackliche Entwicklung auf das gewerbliche Leben zu übertragen, als Darstellung eines rein deutschen Entwicklungsganges. Und wenn es gelingen sollte, zu veranschaulichen, wie Schiffsbauten, Automobile, eine große Reihe deutscher Industrien dazu übergegangen sind, ihre gewerblichen Erzeugnisse unter den Gesichtspunkt der Form zu stellen, so wird die Kölner Ausstellung Erfolg haben. Denn wir können uns selber sagen, daß diese Bewegung auch für den Absatz unserer Erzeugnisse nach dem Auslande von großer Bedeutung sein muß. Wenn es gelingt, neben das technische Können, das uns bisher unsere Stellung auf dem Weltmarkt gesichert hat, auch die vollendete Form als Helferin des Absatzes zu stellen, so glaube ich, daß wir darin ein Moment in der Förderung unseres Absatzes haben, das sich auch in barem Gelde ausdrücken wird, und von diesem Gesichtspunkte aus glaube ich, können wir uns in dem Wunsche vereinigen, daß es der tatkräftigen und energischen Leitung der Ausstellung in Köln 1914 gelingen möge, die Ziele, die Sie sich gestellt haben, zu verwirklichen und durch Betonung der nationalen Eigenart, durch eine geschlossene Zusammenfassung des rein nationalen Könnens der Ausstellung eine internationale Bedeutung und internationalen Erfolg zu sichern!

Aus der Diskussion möge an dieser Stelle herausgegriffen werden, was — wie es scheint — hinter Köln für den Deutschen Werkbund zielsetzend sein kann und was Peter Bruckmann meinte, wenn er sagte:

Um das Ausland tatsächlich mit dem bekannt zu machen, was wir machen können, mit der vielgepriesenen Qualitätsware, die jeder Werkbündler zu fabrizieren verpflichtet ist, so kommen wir eben wieder darauf zurück, daß dies nur durch die ständige Aufklärung des Auslandes auf internationalen Ausstellungen geschehen kann, aber nicht eben nur auf der Ausstellung während einiger Sommermonate, die nur von einem gewissen Teil des reisenden Publikums besucht wird, sondern — und damit komme ich auf einen Gedanken zurück, den Herr Geheimrat Albert nach Schluß der Brüsseler Ausstellung in Brüssel selbst ausgesprochen hat, der aber damals nicht ausgeführt worden ist — nämlich auf den Gedanken: Es möge doch mit der Zeit ermöglicht werden, zunächst unter Staatsbeihilfe, gerade für unsere Kunstindustrie und für unser Kunstgewerbe im Auslande mustergültige Verkaufsmagazine zu eröffnen. Eine Reihe von Industrien brauchen das nicht, sie haben ihre ständigen Vertreter. Aber wir haben gerade in der Kunstindustrie weite Gebiete, die durch eine eindrucksvolle Zusammenfassung im schönen Raume die Suggestion auf das ausländische Publikum ausüben können, die es niemals erreicht, wenn es in einzelnen Exemplaren bei auswärtigen Kunden im Schaufenster und Magazinen steht. Unsere deutschen Farben und Maschinen beispielsweise werden überall gekauft, weil man mit unseren Farben besser färbt, und weil unsere Maschinen ruhiger und besser arbeiten; die muß man haben, man kann damit ein Geschäft machen. Unseren Geschmack aber brauchen die Ausländer nicht unbedingt. Wir müssen auf der einen Seite auf den Ausstellungen und auf der anderen Seite durch Magazine beständige Reklame für unser Schaffen machen, und äußerst gefährlich ist es, wenn auf der einen Seite in einer Ausstellung ein großer Erfolg erzielt wird, und wenn dann zwei, drei oder vier Jahre lang und noch länger plötzlich gar keine Reklame mehr gemacht wird. Ich

möchte dem Gedanken Ausdruck geben, daß es vielleicht in Verfolg und in der Nachwirkung der Kölner Ausstellung 1914 doch zu einer Erörterung der Frage kommen möge, daß unter Mitwirkung des Werkbundes und unter Mitwirkung derjenigen Reichsbehörden, die in so ausgezeichneter und kräftiger Weise unsere Beteiligung an internationalen Ausstellungen beurteilt und ermöglicht haben, dieser Anregung deutscher Magazine im Auslande weitere Folge gegeben wird und aus dieser Verbindung vielleicht die Möglichkeit einer ständigen Reklame für unsere Qualitätsproduktion ersteht.

Von den anderen Ausstellungen ⟨außer Leipzig und Köln⟩ hat nur die Frage von *San Francisco* den Deutschen Werkbund beschäftigt. Der Deutsche Werkbund war bei den Vorberatungen, die der Staatssekretär des Reichsamtes des Innern veranlaßte, beteiligt, und der Vorstand hat seine Meinung in folgendem Beschluß ausgesprochen:

Der Vorstand des Deutschen Werkbundes spricht sich für eine Beschickung der Weltausstellung von *San Francisco* aus und erklärt sich zur Mitwirkung bereit, unter der Bedingung, daß die deutsche Abteilung möglichst in einem eigenen deutschen Hause, oder, falls dies sich nicht verwirklichen läßt, wenigstens in einer gesonderten Abteilung eine einheitliche Geschlossenheit erhält, unter der künstlerischen Leitung und Verantwortung des Deutschen Werkbundes und unter der Voraussetzung, daß die dafür nötige finanzielle Grundlage geschaffen wird.

Da diese Voraussetzung sich nicht erfüllt hat, ist auch die Mitarbeit des Deutschen Werkbundes in San Francisco hinfällig geworden. Immerhin hat die Mitwirkung des Deutschen Werkbundes in der vom Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin, geschaffenen Organisation das erfreuliche Ergebnis gehabt, daß zur Hamburg-Amerika-Linie sich Beziehungen eingestellt haben, die den Werkbundgedanken bei den neuen Schiffsbauten fördern.

Die Frage einer *Internationalen Ausstellung in Paris* steht zurzeit so, daß diese Ausstellung als gescheitert betrachtet werden kann, jedenfalls für 1916. Es ist noch keinerlei Einladung in Deutschland eingetroffen, und es liegen Gründe für die Annahme vor, daß die französische Industrie vor der Verpflichtung zum modernen Stil zurückscheut. Im letzten Ende bedeutet diese französische Besorgnis eine Anerkennung der deutschen Arbeit, insbesondere der Werkbundauffassung. Das kommt auch in einer Reihe von Leitartikeln der Pariser Presse zum Ausdruck, die ausdrücklich auf die Organisation des Deutschen Werkbundes hinweist.

Über die Tätigkeit des vom Deutschen Werkbund mitbegründeten und subventionierten, von Karl Ernst Osthaus in Hagen geleiteten *„Deutschen Museums für Kunst in Handel und Gewerbe"* liegt uns folgender Bericht vor:

Das Deutsche Museum hat in diesem Jahre 22 verschiedene Ausstellungen 42mal gezeigt und zwar im Deutschen Reich 28mal, in Österreich 10mal, in Dänemark 1mal, in Norwegen 1mal und in Belgien 2mal. Aus der Tatsache, daß 14 Ausstellungen vom Ausland erbeten wurden, ergibt sich, wie groß die Bedeu-

tung des Deutschen Museums für die außerhalb Deutschlands liegenden Interessen unseres Kunstgewerbes ist. Insbesondere die Kunstgewerbeabteilung der Genter Weltausstellung hat in der interessierten Presse die beste Beurteilung gefunden, was um so höher anzuschlagen ist, als die nicht offizielle deutsche Abteilung vielen Anfeindungen ausgesetzt war. Großen Beifall erntete auch die in Gent zum erstenmal gezeigte Wanderausstellung für Städtebau, die hauptsächlich eigene Aufnahmen des Deutschen Museums zeigte. Die Zahl der Wanderausstellungen, die im vergangenen Jahre 22 betrug, wird im kommenden Jahr um 3 neue vermehrt werden, nämlich Keramik, Glas und eine Sammlung von Stein, Holz, Elfenbein und Leder. Der Mitgliederbestand ist in erfreulichem Wachstum begriffen. Mit besonderer Genugtuung darf hervorgehoben werden, daß die Provinz Westfalen mit einem Beitrag von 3000 Mark für das Jahr 1914 beigetreten ist.

Über die Wirksamkeit der *Höheren Fachschule für Dekorationskunst in Berlin,* die im Jahre 1910 vom Deutschen Werkbund, vom Verband Berliner Spezialgeschäfte und vom Verband für kaufmännisches Unterrichtswesen gegründet ist, wird uns berichtet:

Die »Höhere Fachschule für Dekorationskunst« hat sich auch im letzten Jahre erfreulich weiterentwickelt. Das Bestreben der Direktion war es, die Ausbildung der jungen Dekorateure immer mehr zu vertiefen. Dazu war es unbedingt wichtig, den bei der Gründung der Schule auf zwei Monate angesetzten Kursus zu verlängern. Der größte Teil der Schüler absolvierte einen sechsmonatlichen Kursus, eine Anzahl auch einen ganzjährigen, während verschiedene Schüler, welche ausreichende praktische und künstlerische Vorkenntnisse bei ihrer Aufnahme nachgewiesen hatten, auch kürzere Zeit dem Unterrichte beiwohnten. Die Durchschnittsdauer betrug $4^1/_2$ Monate. Dadurch, daß an vielen Orten sogenannte Dekorationsschulen bestehen, die durch ihre »Prachtkataloge« Schüler anlocken, mit der Angabe, sie in 8 oder 14 Tagen, allenfalls in einem Monate zu »perfekten Schaufenster-Dekorateuren« heranzubilden, mögen sie früher Fahrstuhlführer oder Bäckergesellen gewesen sein, wird leicht die Meinung verbreitet, daß das Dekorieren außerordentlich einfach und spielend zu erlernen sei. Diese Aufmachung wirbt wohl junge Leute, die aber später den Erfordernissen der Praxis nicht auch nur annähernd genügen können; dagegen untergraben sie den guten Geschmack, den zu erziehen gerade Hauptaufgabe einer Ausbildungsstätte für Dekorateure sein sollte. Die »Höhere Fachschule für Dekorationskunst« hat mit derartigen Anstalten noch nicht einmal die äußeren Merkmale gemein.

Einer der wichtigsten Faktoren in der Ausbildungsmöglichkeit der Fachschule ist es, daß sie räumlich mit der *„Schule Reimann"* verbunden ist. Dadurch wird denjenigen Schülern, für die der gemeinsame Lehrplan in irgend einem Punkte nicht ausreicht, die Möglichkeit geboten, periodisch an bestimmten Kursen der »Schule Reimann« teilzunehmen. So z. B. können diejenigen, die sich speziell in der Plakatkunst und im Schriftzeichnen ausbilden wollen, sich die erforderlichen Kenntnisse aneignen in den Klassen der Herren »Julius Klinger, Max Hertwig, Ernst Deutsch, Paul Leni, Karl Wagner usw.« Auch können sie sich für die Fertigstellung von Schaufensterplakaten in der Buchbindereiabteilung vervollkommnen. Andere Schüler wieder, die sich im besonderen zum Dekorateur für Konfektionshäuser ausbilden, können sich an den Kursen im Konfektions- und Modezeichnen beteiligen, unter Leitung von Willi Hellwig und Richard Fuhrmann; auch können sie, um das Material kennen zu lernen, sich praktisch in den Werkstätten für Schneiderei betätigen. Die 28 auf den verschiedensten Gebieten tätigen Lehrkräfte der »Schule Reimann« stehen den Fachschülern zur Verfügung, vorausgesetzt natürlich, daß eine ausreichende Ausbildungszeit möglich ist. Auf diesem Wege kann sich der zukünftige Dekorateur nicht nur einseitig mit seinem Fache beschäftigen, sondern er kann sich auch Kenntnisse aneignen, die es ihm ermöglichen, sich später beim Einkauf, bei der Besprechung mit der Kundschaft, bei der Propaganda, überhaupt bei allen Fragen, bei denen der Geschmack im kaufmännischen Leben erforderlich ist, zu betätigen.

In der »Höheren Fachschule für Dekorationskunst« selbst unterrichten nachwievor dieselben Lehrkräfte. In den Händen von *Julius Klinger* liegen die Unterrichtsfächer: Theorie des Schaufensters — Schaufenster-Entwürfe — Schematisches Darstellen der Waren. — Für vorgebildete und fortgeschrittene Schüler: Technologie der Waren — Literatur der Schaufenster. *Bruno Seydel* ist der technische Leiter der Dekorationsklassen. *Rudolf Seyd* leitet die Dekorationen der Schüler, die diese zu ihrer Ausbildung in Berliner Spezialgeschäften ausführen. Architekt *E. Knüppelholz* und *Karl Wagner* unterrichten im Grund- und Aufrißzeichnen — Perspektive — Architektur des Schaufensters — Methodische Anleitung zur Raumgestaltung — Ausbildung von Wand, Decke, Fußboden. Das Plakat- und Schriftzeichnen wird ebenfalls von Wagner und zum Teil von Klinger gelehrt. Stillehre liest *Fritz Stahl*. Führungen und Vorträge über Form und Material in Kunstgewerbe und Raumgestaltung veranstaltet *Ernst Friedmann*, Farbenlehre mit praktischen Versuchen *Max Mackott*.

Um einen Anhalt über die weitere Entwicklung der Schüler nach ihrer Entlassung aus der Anstalt zu haben, ist an diese ein Rundschreiben gerichtet worden, mit Fragen über die Art ihrer Stellung, die Höhe des Gehalts usw. Da naturgemäß junge Leute, die aus dem Auslande und der Provinz zu uns kamen, nicht mehr alle erreichbar waren, sondern ihre Adresse hier und da gewechselt haben, ist es immerhin ein gutes Resultat, daß etwa $^{2}/_{3}$ der ausgesandten *Fragebogen* beantwortet wurden. Im Ganzen waren an Antworten eingegangen: 60% von männlichen und 40% von weiblichen Schülern. 85% haben nach ihrem Abgang feste Stellungen gefunden. Die restlichen 15% arbeiten teilweise als Wanderdekorateure, beschäftigen sich auch mit dem Herstellen von Plakaten, sind zum Teil in ihrer Ausbildung weitergegangen und haben sich zu Malern oder Kunstgewerblern entwickelt. Einige haben wohl auch nicht das Geeignete gefunden und sind zu anderen Berufen übergegangen. Ein Teil hatte von vornherein auch gar nicht die Absicht, später eine Stellung anzunehmen, vielfach waren auch Söhne und Töchter von Kaufleuten darunter, die sich im väterlichen Geschäfte betätigen. Die *Honorarsätze* wurden aus naheliegenden Gründen nicht immer angegeben. Die Summen schwankten bei den Herren zwischen M 100.— und 400.—, das Durchschnittsgehalt betrug M 173.85. Bei den Damen schwankten sie zwischen M 100.— und 200.—, das Durchschnittsgehalt betrug M 149.25. Von den Schülern fanden 46% ihren *Wirkungskreis* in Berlin, unter anderen bei ersten Firmen, wie: Brühl, Drekol, Flatow & Priemer, Friedmann & Weber, Graff & Heyn, Grünfeld, Hoffmann, Maaßen, Manoli, Manheimer, Michels, Noack, Obersky, Reiner & Lewinsky, Stiller, Tietz, Wertheim usw., 32% im übrigen Deutschland, unter anderem in Barmen, Bautzen, Bielefeld, Frankfurt am Main, Görlitz, Hamburg, Köln, Leipzig, Oldenburg usw., 22% wurden nach dem Auslande engagiert, nach Göteborg, Haarlem, Helsingfors, Linz, Meran, Moskau, Stockholm, Zürich usw. Aus weiteren Äußerungen der Angefragten konnte man entnehmen, daß es bei denjenigen, die in kleinen Städten ihre Praxis ausüben, teilweise vorkam, daß ihre Chefs nicht das erforderliche künstlerische Verständnis haben. Diese Dekorateure müssen sich eben fügen und können mit dem in der Schule erlernten künstlerischen Prinzip nicht überall sogleich durchdringen. Es geht jedoch andererseits aus den Antworten hervor, daß gerade die künstlerische Durchbildung den betreffenden Schülern ein gewisses Übergewicht über die anderen, in demselben Hause tätigen, nicht ausgebildeten Dekorateure gegeben hat. Die meisten Schüler — dies geht aus der Statistik unzweideutig hervor — konnten das in der »Höheren Fachschule für Dekorationskunst« Erlernte in der Praxis verwenden und waren den an sie gestellten Anforderungen gewachsen.

Die »Schule Reimann«, welcher die »Höhere Fachschule für Dekorationskunst« angegliedert ist, hat neuerdings eine besondere Abteilung „*Höhere Fachschule für Theaterdekoration*" eröffnet. Es handelt sich hier um alle die Gebiete des Theaters, die nicht unmittelbar in das Reich der schauspielerischen Ausbildung gehören, also: Theaterdekorations-Entwurf und -Ausführung, Bühnen- und Beleuchtungstechnik, Figurinen, Raumkunst, Farbenlehre, Bühnengeschichte und Theaterliteratur. So werden in der Hauptsache ausgebildet: Dekorationsbeiräte, Bühnenmaler, aber auch Regisseure, Inspizienten und Theatermeister, sowie Mitarbeiter für die im Dienste der Theater tätigen Ausstattungsfirmen und Kostümateliers.

Die Vorbereitungen für *„Das Deutsche Warenbuch"* sind soweit gediehen, daß es in diesem Herbst erscheinen wird. Der Deutsche Werkbund und der Dürerbund haben gemeinsam mit vier Händlerverbänden (Verband Deutscher Glas-, Porzellan- und Luxuswarenhändler, Nürnberg, E. G. m. b. H., ferner Nord und Süd, Berlin, E. G. m. b. H., Verband Deutscher Eisenwarenhändler E. V., Mainz, und Reichsverband deutscher Spezialgeschäfte in Porzellan, Glas, Haus- und Küchengeräten, E. V. Berlin) eine »Dürerbund-Werkbund-Genossenschaft« gegründet mit der Aufgabe des »Einkaufs, der Herstellung und des Verkaufs von Wertarbeit für das deutsche Haus«, das heißt: ein Katalog »Das Deutsche Warenbuch« soll die beste Massenware vereinigen und diese Ware mit einer Wertmarke *(„Dürerbund-Werkbund-Marke")* auszeichnen. Die Auswahl der Waren geschieht zunächst dadurch, daß Künstler des Deutschen Werkbundes gemeinsam mit Kaufleuten und Sachverständigen auf der Leipziger Messe und in verschiedenen Städten aus den vorhandenen Warenlagern die beste Ware auslesen. Später soll auch eigene Ware hergestellt werden. Diese Sammlung wird zur letzten Entscheidung einem Ausschuß vorgelegt, in dem der Dürerbund durch Dr. Ferdinand Avenarius, der Deutsche Werkbund durch die folgenden Künstler vertreten ist: Peter Behrens, Frau Margarethe von Brauchitsch, Theodor Fischer, Otto Gußmann, Josef Hoffmann, Frl. Gertrud Kleinhempel, Hermann Muthesius, Adelbert Niemeyer, Bernhard Pankok, Bruno Paul, Hans Poelzig, Richard Riemerschmid und Alfred Roller. Der Vorstand der Dürerbund-Werkbund-Genossenschaft besteht aus den Herren Direktor Lehmann in Hellerau bei Dresden und Karl Schmidt, Direktor der Deutschen Werkstätten in Hellerau. Die Genossen dieser Dürerbund-Werkbund-Genossenschaft (z. Z. 160 Händler in Deutschland) verpflichten sich, die Gegenstände dieses »Deutschen Warenbuches« an erster Stelle zu führen und zu empfehlen.

Dieses »Deutsche Warenbuch« wird in einer Massenauflage von hunderttausend Exemplaren verbreitet, auch durch den Buchhandel. Erreicht soll werden: 1. die Verbreitung guter Ware, 2. die Zurückdrängung des Nouveautéwesens und 3. Beeinflussung der Käuferschaft. Die Interessen der Fabrikanten, Händler und Käufer erweisen sich in allen diesen Punkten als die gleichen. Der erste Katalog soll in der Form vollkommen sein, wird aber im Inhalt noch nicht vollständig sein können. Weitere Mitteilungen, besonders die Satzungen der Dürerbund-Werkbund-Genossenschaft sind durch die Ge-

schäftsstelle zu erhalten. Die Namen der bisherigen 160 Genossen sind als Anhang dem Mitgliederverzeichnis des Deutschen Werkbundes beigefügt, das als besonderes Heft zu beziehen ist.

Zum Schluß noch einen Blick in das *Ausland:* die französische Meinung vom Deutschen Werkbund ist bereits im Zusammenhang mit dem Scheitern der Pariser Ausstellung zitiert worden; ein Urteil der »Japanpost« bei dem Jahrbuch des Deutschen Werkbundes. Die amerikanische öffentliche Meinung hat sich mit dem Deutschen Werkbund anläßlich San Francisco auseinandergesetzt und auch im Anschluß an die überraschenden und anerkennenden Berichte der amerikanischen Ingenieure, die im vorigen Sommer Deutschland besucht haben, und deren Briefzeugnisse für den Deutschen Werkbund sich aussprechen. In England hat vor allem die Deutsche Werkbund-Ausstellung in Köln besondere Aufmerksamkeit erregt:

Die »Times« besprechen die Werkbund-Ausstellung in ihrer Nummer vom 10. März in einem längeren Artikel und weisen auf die Ironie der Tatsachen hin, daß die als Kainszeichen gedachte Bezeichnung »made in Germany« im Laufe der Zeiten auf dem englischen Markt und auf dem Weltmarkt eine Bezeichnung der Güte und Zweckmäßigkeit der Ware wurde, wie das ehedem die Bezeichnung »made in England« war. Dieses Resultat sei die Folge der deutschen kaufmännischen Rührigkeit, namentlich aber der deutschen Gründlichkeit und der deutschen Kunst. Wer mit Deutschland nicht vertraut sei, könne sich nicht vorstellen, welche gewaltigen Umwälzungen sich in der deutschen Kunst während des letzten Jahrzehnts vollzogen haben. Die Kölner Pläne gäben ein gutes Bild der strengen Linienführung und Einfachheit, die die deutsche Architektur heute anstrebe. Gerade Linien, gut proportionierte Intervalle, Würde ohne Schwere, intimer Reiz ohne Gefallsüchtelei, das seien die vorstechenden Eigenschaften dieser Bauten. So sei die Werkbund-Ausstellung ein würdiges Wanderziel für all die Schönheitsbesucher in unserem Alltagsleben. Der »Daily Graphic« fordert das englische Gewerbe auf, in die alten Bahnen der künstlerisch befriedigenden Qualitätsarbeit zurückzukehren, wie dies jetzt das deutsche Gewerbe tue. Die Deutsche Werkbund-Ausstellung werde zeigen, welche Fortschritte Deutschland in den letzten Jahren auf dem Gebiete des Zusammenarbeitens von Kunst und Geschmack mit Industrie und Gewerbe erzielt hat. Es handle sich jedoch nicht darum, Kunst und Handwerk in hergebrachtem Sinne auszustellen, sondern die Einwirkung der Kunst auf alle Gebiete des Wirtschaftslebens zu zeigen. Der neu erwachte Schönheitssinn sei nicht für überladene Verzierungen, sondern für Zweck und Materialgemäßheit und technische Vollendung. Ähnlich äußert sich auch die »Building-News«: Die deutsche Werkbund-Ausstellung sei keine Ausstellung von Gewerbe und Kunst im gewöhnlichen Sinne, sondern eine Ausstellung der deutschen Arbeit aller Art unter dem Gesichtspunkte der Güte, Echtheit, Materialgemäßheit und der schönen Form. Mit etwas Ärger kommentiert der deutschfeindliche »Daily Telegraph« die Kölner Ausstellung, muß aber doch anerkennen, daß die Zeichnungen und Pläne doch genügen, um die Großzügigkeit und die hohe Stufe dieser zahlreichen Gebäude erkennen zu lassen.

Köln — die *„Deutsche Werkbund-Ausstellung Köln 1914"* wird also die erste große öffentliche Tat des Deutschen Werkbundes, ein nationales Werk von internationaler Wirkung. Viel opferwillige Arbeit ist das ganze Jahr über dort zusammengetragen worden; einige Zahlen sprechen Bände:

118 Beamte sind schließlich tätig gewesen; 26374 Postsachen sind in diesem einem Jahr auf der Kölner Geschäftsstelle eingegangen, 172068 ausgegangen; 210 Vorträge sind für die Werkbundausstellung gehalten worden (in Deutschland und in der Schweiz, in Wien und in London), und rund 200 Kongresse sind für Köln angemeldet. Auch die Jahresversammlung des Deutschen Werkbundes wird naturgemäß in der Kölner Ausstellung stattfinden, vom 3. bis 5. Juli.

Hoffentlich wird Köln gut! Wie es auch sei — für den Deutschen Werkbund kann Köln nicht Vollendung bedeuten, sondern nur Stärkung zu neuen Pflichten.

DIE WERKBUNDBEWEGUNG IN ÖSTERREICH

Von *Adolf Vetter*

DER Deutsche Werkbund hat von Anfang an in Österreich viele Freunde gefunden; Werkbundwerte haben sogar manche entscheidende Förderung durch Österreicher erhalten. Ich verweise nur auf Otto Wagner, dessen Lebenswerk die ganze Entwicklung der deutschen Architektur während des letzten halben Jahrhunderts wiedergibt; auf Olbrichs, des Frühverschiedenen, unverwischbare Spuren im deutschen Bauwesen; auf die vielen Österreicher, die die Heimat verließen und nun im Reiche an Kunstschulen oder in Betrieben schaffen; und auf die Österreicher, die die Heimat zwar noch erhalten hat, deren Werke aber den Künstlern und Gestaltern im Reiche wohlvertraut sind. Österreicher mögen überhaupt zur Lösung der Aufgabe, die Muthesius mit Recht als die wichtigste der ganzen Werkbundbewegung hinstellt, nämlich der Schaffung der neuen strengen, unserer Zeit gehörigen Form, besonders berufen sein. Und viele Österreicher sind den Gründern des Deutschen Werkbundes durch warme Freundschaft persönlich verbunden.

Darum war auch der schöne Verlauf, den die Fünfte Tagung des Deutschen Werkbundes zu Wien in der ersten Juniwoche 1912 nahm, nicht mit besonderer Mühe herbeigeführt; er ergab sich fast von selbst als Ausdruck der schon vorhandenen Übereinstimmung. Unmittelbar nach dieser Tagung wurden auch die ersten Schritte zur Gründung eines Österreichischen Werkbundes getan, der ursprünglich das ganze Reich mit allen seinen Nationen umfassen sollte. Spätere Verhandlungen ergaben dann, daß es doch besser sei, die junge Vereinigung nicht allzusehr mit nationalen Schwierigkeiten zu belasten,

weshalb zunächst ein Deutsch-Österreichischer Werkbund geschaffen wurde, der selbst der Gründung eines verwandten Verbandes unter den *Slawen* in Böhmen und Mähren und unter den *Polen* in Galizien die Wege ebnete. Es sei betont, daß all diese Verhandlungen stets einen freundschaftlichen Verlauf nahmen, und daß nur gewisse praktische Schwierigkeiten, wie die Geschäftssprache und der Vorgang bei der Wahl der Mitglieder, es als zweckdienlicher erscheinen ließen, getrennt zu marschieren und vereint zu schlagen. Den deutschen Bund in Österreich werden mit dem böhmischen und dem polnischen hoffentlich sehr bald warme Beziehungen verbinden.

An der Spitze des *Österreichischen Werkbundes* stehen zurzeit zwei Großindustrielle, Präsident Adolf Bachofen Freiherr v. Echt und Vizepräsident Alexander Pazzani, Generaldirektor der Poldihütte. Dem Vorstande gehören ferner an: die Künstler Alfred Roller und Joseph Hoffmann, Museumsdirektor Eduard Leisching, der ehemalige Justizminister Dr. Klein, der Chef der Lobmeyrschen Glaswerke Stephan Rath und andere. Die Zusammensetzung des Vorstandes scheint glücklich zu sein; sie vereinigt die bewährtesten Werkbundfreunde, Männer, die voll Opferwilligkeit und Einsicht der Aufgabe gegenübertreten.

In *Böhmen* haben Künstler wie Jan Kotěra, Ot. Novotný, Stibral, und Organisatoren wie Prinz Lobkowitz, Hotovetz, Hlaváček, Schuster, in *Mähren* Architekt Jurkovič und Maler Jaroněk die Sache in die Hand genommen. In *Galizien* bemühen sich darum ebenfalls zahlreiche Künstler und Organisatoren, die für ihre Bestrebungen in dem an alter Geschmackskultur reichen Lande gewiß günstige Vorbedingungen finden.

Die erstere größere Unternehmung, bei der der Deutsch-Österreichische und der Böhmische Werkbund zum erstenmal vereint vor die Öffentlichkeit treten, ist die Beteiligung an der Kölner Ausstellung. Sie wird hoffentlich wieder Zeugnis ablegen von dem Reichtum unserer österreichischen Heimat an Talenten und von dem Ernste und der Einheitlichkeit ihres Strebens. Köln soll aber auch Zeugnis ablegen von der engen Verbindung, in der die Führer der österreichischen Werkbundbewegung mit dem großen Deutschen Werkbunde verbleiben wollen, möge sie wie bisher nach allen Seiten hin fruchtbar sein!

BERICHT DES SCHWEIZERISCHEN WERKBUNDES

Am 17. Mai 1913 ist auf eine Anregung von Alfred Altherr, Direktor des Kunstgewerbemuseums der Stadt Zürich, von einer Versammlung von schweizerischen Künstlern und Gewerbetreibenden, der als Vertreter des Deutschen Werkbundes Dr. Jäckh beiwohnte, der Schweizerische Werkbund ins Leben gerufen worden, dem heute rund 60 Mitglieder angehören. – Die Satzungen wurden nach dem Vorbild des Deutschen Werkbundes ausgearbeitet. – Im Laufe des Jahres hat der Schweizerische Werkbund zusammen mit dem Bund Schweizerischer Architekten die Herausgabe einer Zeitschrift beschlossen, die ihm als Vereinsorgan dienen und seine Gedanken verbreiten soll. Der Titel ist »Das Werk«; das erste Heft ist im Januar 1914 im Verlag von A. Benteli in Bern erschienen. Für die schweizerische Landesausstellung in Bern, die diesen Sommer stattfindet, war es zu spät, für den Schweizerischen Werkbund eine besondere Abteilung zu schaffen; es wurde aber beschlossen, daß die Mitglieder sich in der Ausstellung als solche nennen sollen. Im Laufe des Jahres 1914 wird das Deutsche Museum für Kunst in Handel und Gewerbe sowohl in Zürich wie in andern Schweizerstädten ausstellen. Die Gewerbekünstler der französischen Schweiz haben unter dem Namen »L'Oeuvre« eine gleichgerichtete Vereinigung gegründet, die mit dem Schweizerischen Werkbund freundschaftliche Beziehungen unterhält und mit ihm gemeinschaftlich mit den Behörden verkehrt. Erster Vorsitzender des Schweizerischen Werkbundes ist Alfred Altherr, zweiter Vorsitzender Regierungsrat Dr. Blocher in Basel; Schriftführer Dr. Albert Baur, Forchstraße 144, Zürich.

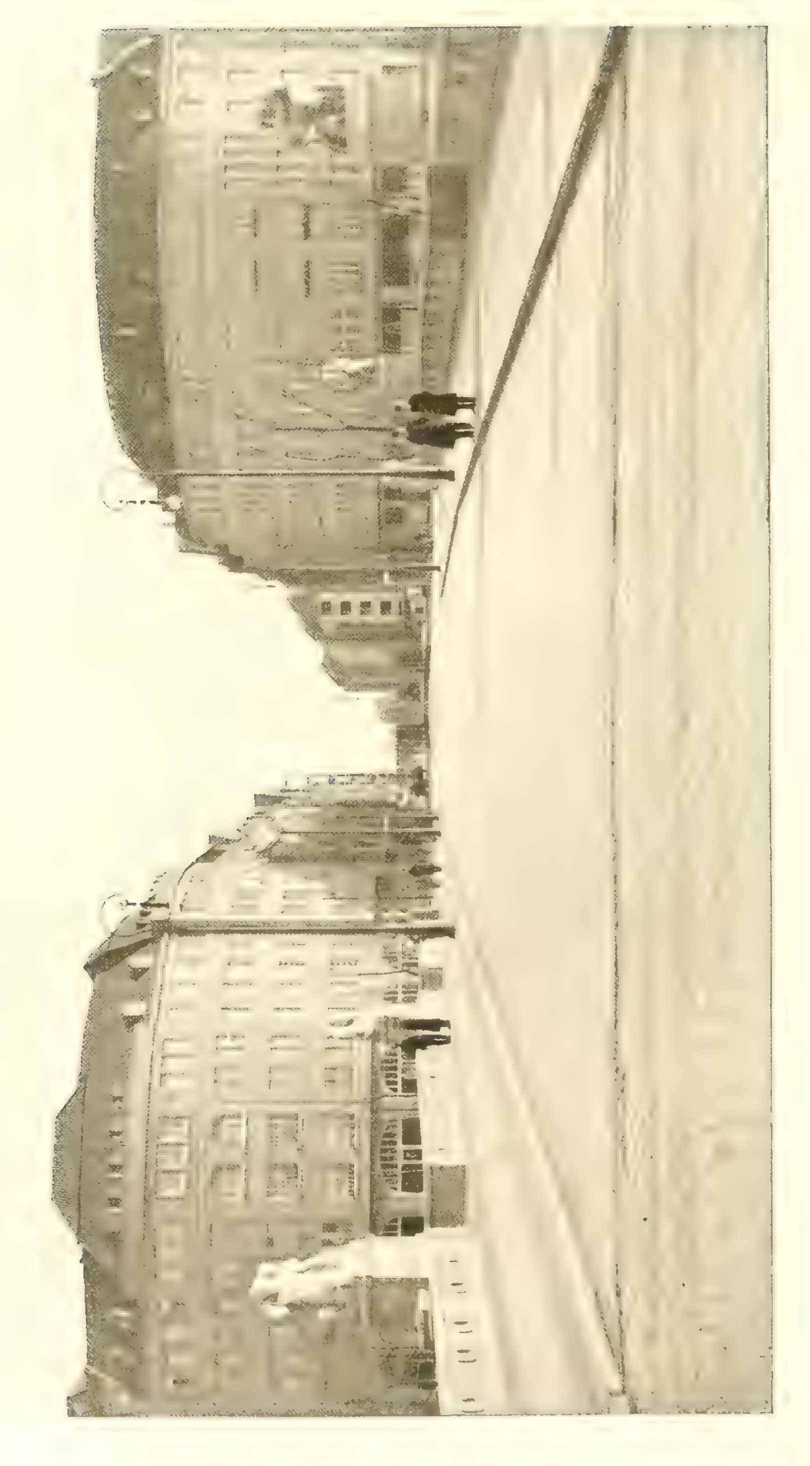
DAS MITGLIEDERVERZEICHNIS
WIRD ALS BESONDERES HEFT AUSGEGEBEN

ABBILDUNGEN

VERKEHRSBAUWERKE UND VERKEHRSMITTEL / STÄDTEBAU / BAHNHÖFE / BRÜCKEN LOKOMOTIVEN / EISENBAHNEN / WAGEN LUFTSCHIFFE / FLUGMASCHINEN / BOOTE DAMPFER / KRIEGSSCHIFFE / HOTELS / KAFFEES GERÄTE / MÜNZEN

(DIE ABBILDUNGEN AUF SEITE 13, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 43, 44 UND 58 VERDANKEN WIR EINEM DEMNÄCHST ZUR VERÖFFENTLICHUNG GELANGENDEN TAFELWERK: P. WITTIG „ARCHITEKTUR DER ELEKTRISCHEN HOCH- UND UNTERGRUNDBAHNEN“; DIE ABBILDUNG AUF SEITE 4 DER BERLINER ARCHITEKTURWELT (1910), VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G., BERLIN; DIE ABBILDUNG AUF SEITE 74 (OBEN) DER BERLINER ILLUSTRIERTEN ZEITUNG, VERLAG ULLSTEIN & CO., BERLIN

ARCHITEKTONISCHE LÖSUNG DES EINGANGS EINER VERKEHRSSTRASSE ECKHÄUSER IN BERLIN-SCHÖNEBERG (INNSBRUCKER STRASSE UND STRASSE „AM PARK")



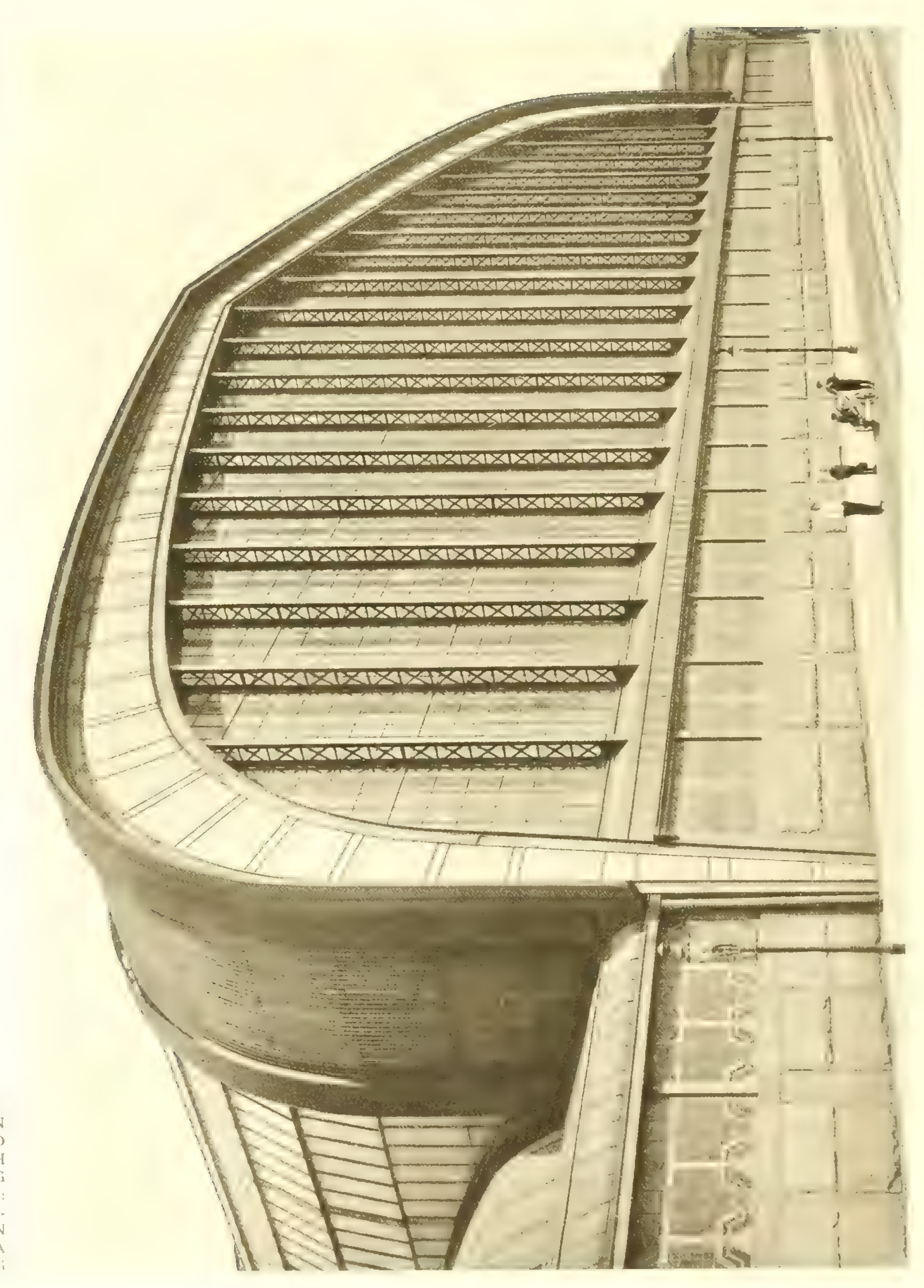
ARCHITEKT: PAUL WOLF SCHÖNEBERG

MARKTPLATZ
DER KOLONIE
MARGARETHEN-
HÖHE BEI ESSEN



ARCHITEKT:
GEORG
METZENDORF
ESSEN

HAUPTBAHNHOF
HAMBURG
SÜDLICHE SEITE
DER GROSSEN
BAHNSTEIGHALLE



ENTWURF
ARCHITEKTEN
REINHARDT UND
SÜSSENGUTH
CHARLOTTENBURG
INGENIEUR:
KGL. EISENBAHN-
DIREKTION
ALTONA
BAURAT MEDLING



BAHNHOFSHALLE
DRESDEN

ENTWURF:
GENERAL-
DIREKTION DER
SÄCHSISCHEN
STAATSEISEN-
BAHNEN
DRESDEN
AUSFÜHRUNG:
AUGUST KLÖNNE
DORTMUND

HOMBURG
V. D. HÖHE
BAHNSTEIGHALLE



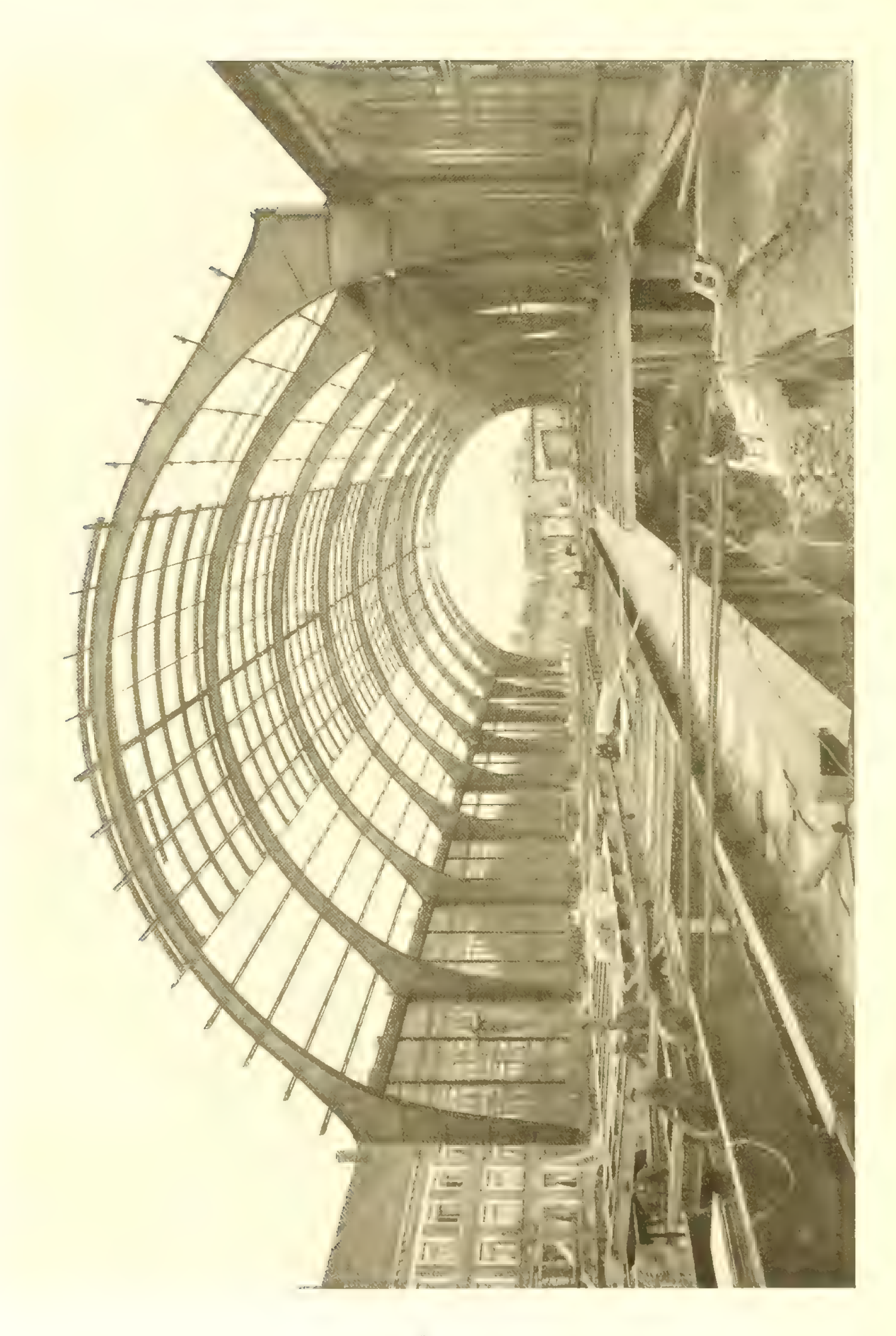
AUSFÜHRUNG:
MASCHINENFABRIK
AUGSBURG-
NÜRNBERG A.-G.

ERWEITERUNGSBAU
HAUPTBAHNHOF
HANNOVER



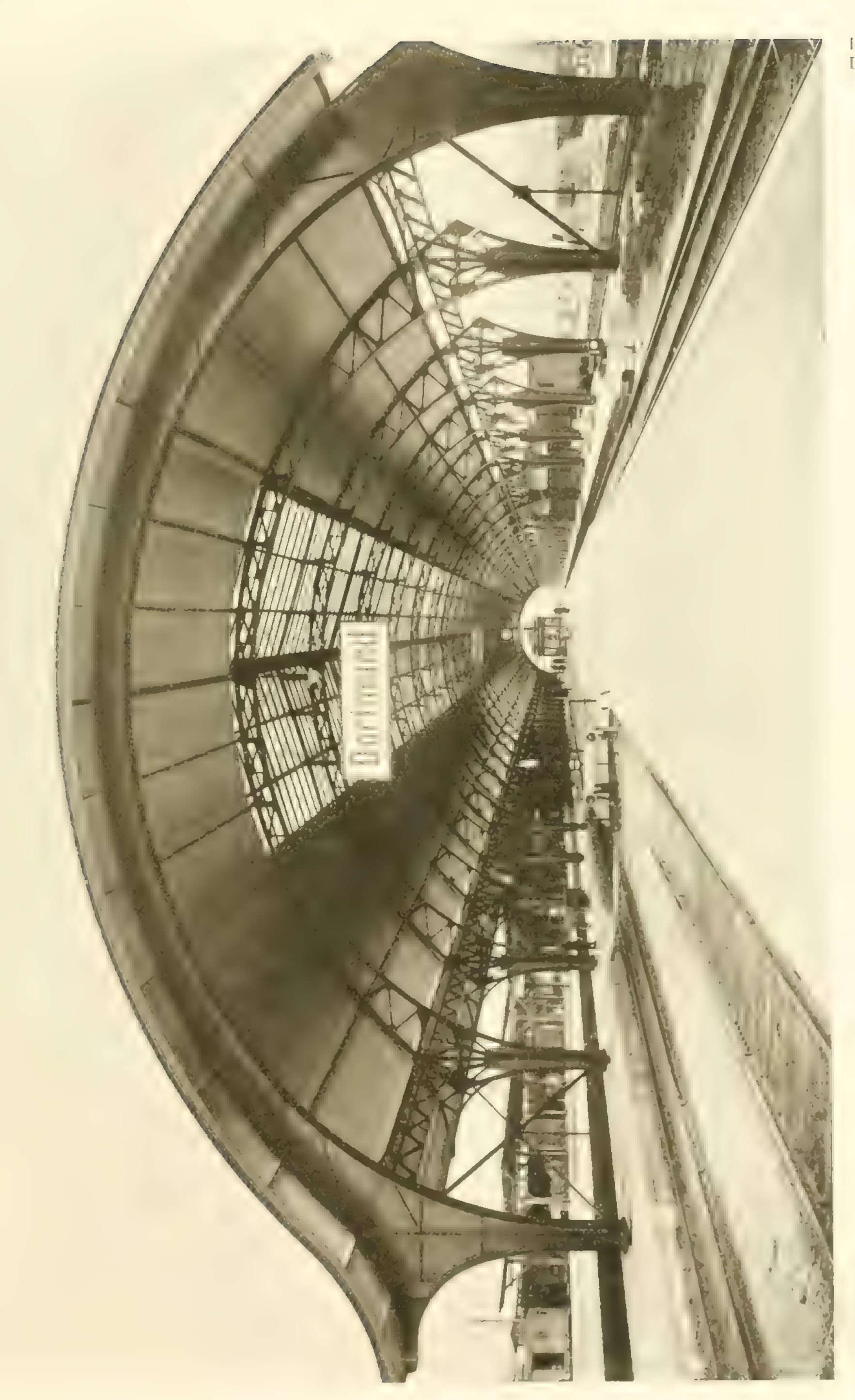
ENTWURF:
REG.- U. BAURAT
MÖLLER
HANNOVER
AUSFÜHRUNG:
LOUIS EILERS
HANNOVER-
HERRENHAUSEN

ERWEITERUNGSBAU
HAUPTBAHNHOF
HANNOVER



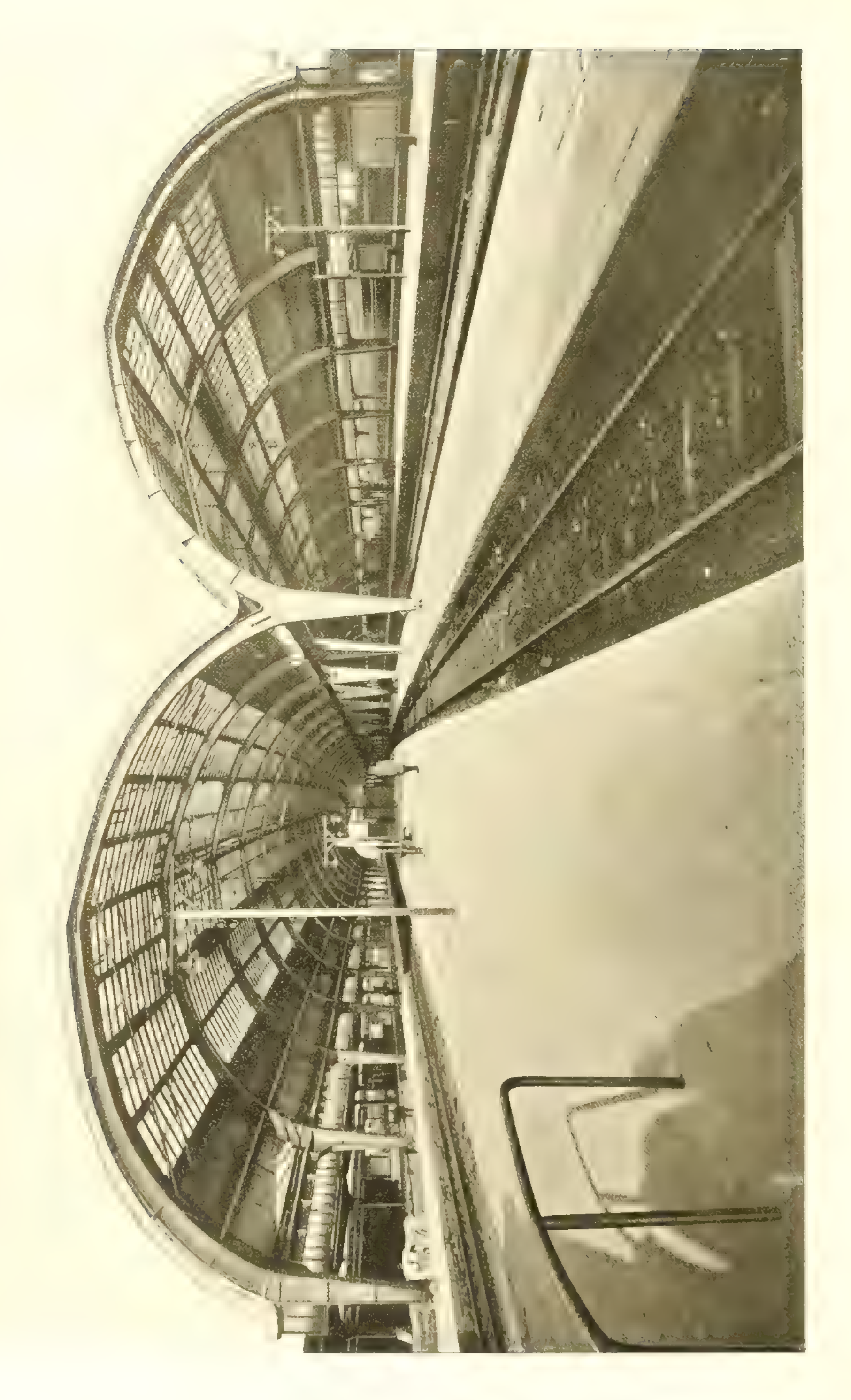
ENTWURF:
REG.- U. BAURAT
MÖLLER
HANNOVER
AUSFÜHRUNG:
LOUIS EILERS
HANNOVER-
HERRENHAUSEN

HAUPTBAHNHOF
DORTMUND



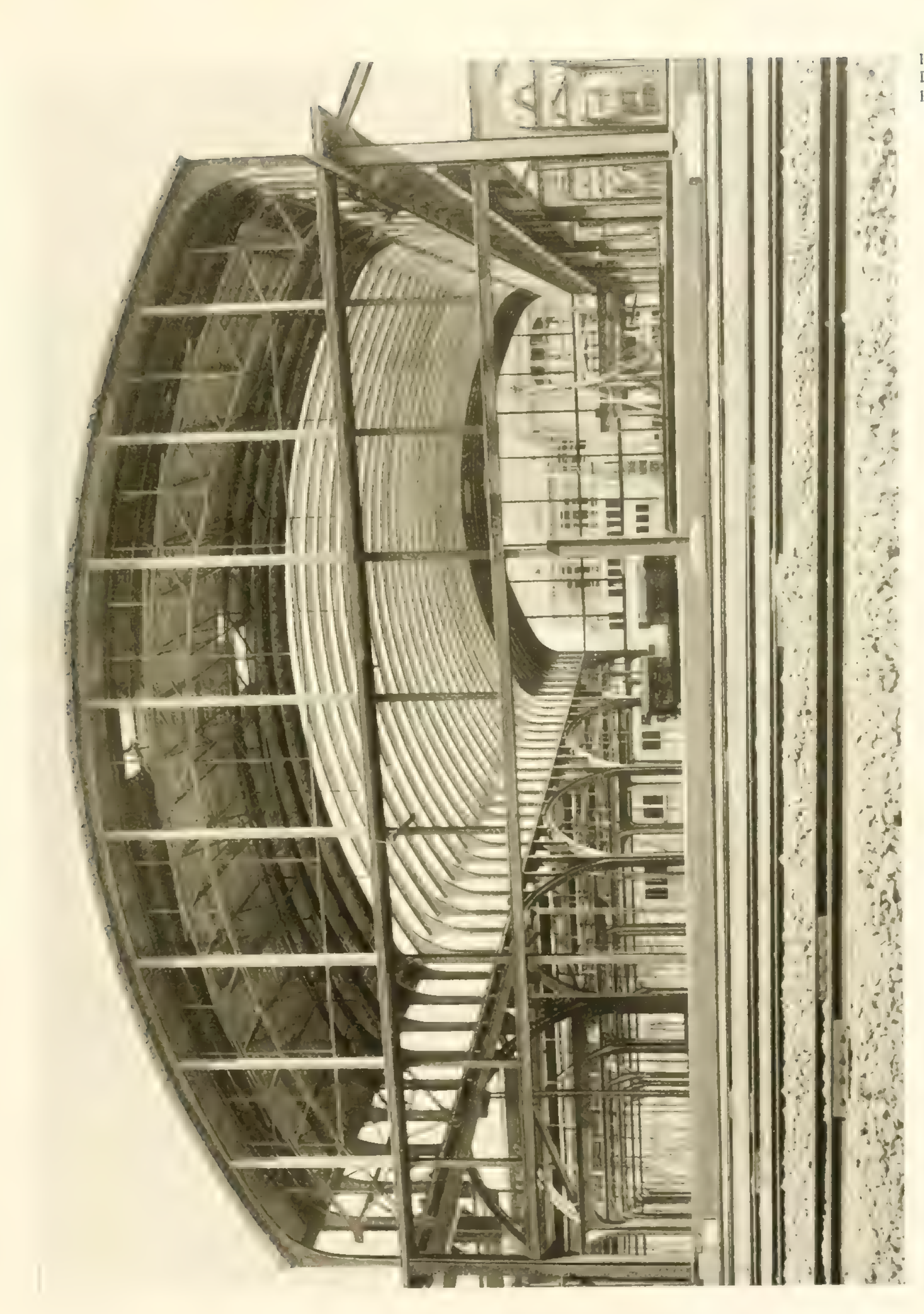
ENTWURF:
KGL. EISENBAHN-
DIREKTION ESSEN
AUSFÜHRUNG:
AUG. KLÖNNE
DORTMUND

HAUPTBAHNHOF
HAGEN I. W.
BAHNSTEIGHALLEN



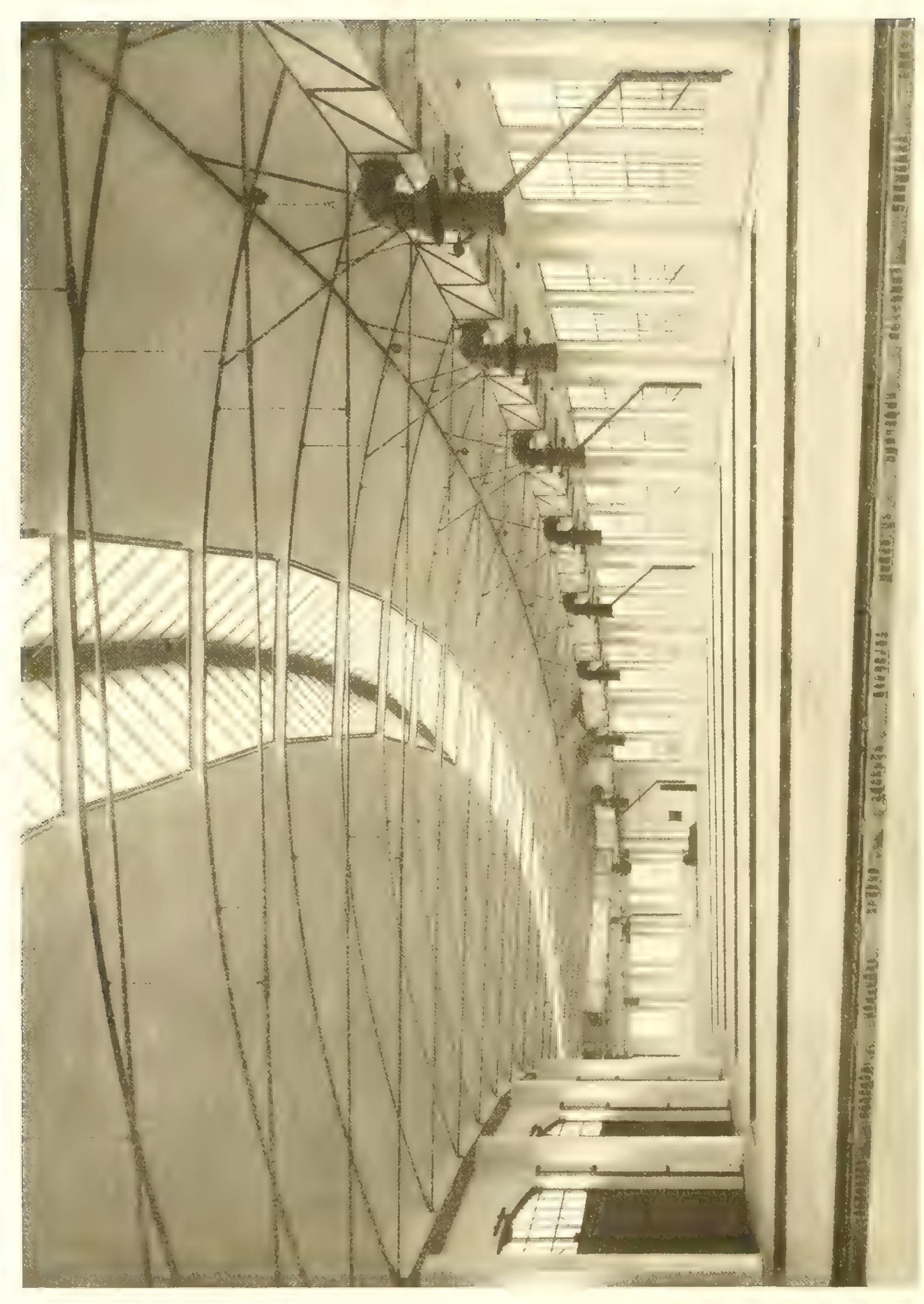
ENTWURF:
KGL. EISENBAHN-
DIREKTION
ELBERFELD
(REG.-RAT
STEPHANY)
AUSFÜHRUNG:
AKT.-GES. VORM.
JACOB HILGERS
RHEINBROHL-
NEUWIED A. RH.

HAUPTBAHNHOF
DARMSTADT
BAHNSTEIGHALLE



ENTWURF:
KGL. PREUSS. U.
GROSSH. HESS.
EISENBAHN-
DIREKTION MAINZ
IN VERBINDUNG
MIT ARCHITEKT
FRIEDRICH PÜTZER
DARMSTADT
AUSFÜHRUNG:
AKT.-GES. VORM.
JACOB HILGERS
RHEINBROHL-
NEUWIED A. RH.

LOKOMOTIV-
SCHUPPEN
VOHWINKEL



AUSFÜHRUNG:
MASCHINENFABRIK
AUGSBURG-
NÜRNBERG A.-G.



HAMBURG
HOCHBAHN
BAHNHOF
SIERICHSTRASSE

ARCHITEKTEN:
RAABE & WOHLECKE
HAMBURG
INGENIEUR:
BAUVERWALTUNG
FÜR DIE
ELEKTRISCHE
HOCHBAHN ZU
HAMBURG IN
VERBINDUNG MIT
DER BRÜCKENBAU-
ANSTALT
GUSTAVSBURG

HAUPTBAHNHOF
LEIPZIG
BAHNSTEIGHALLE



ENTWURF:
ARCHITEKTEN
LOSSOW & KÜHNE
DRESDEN



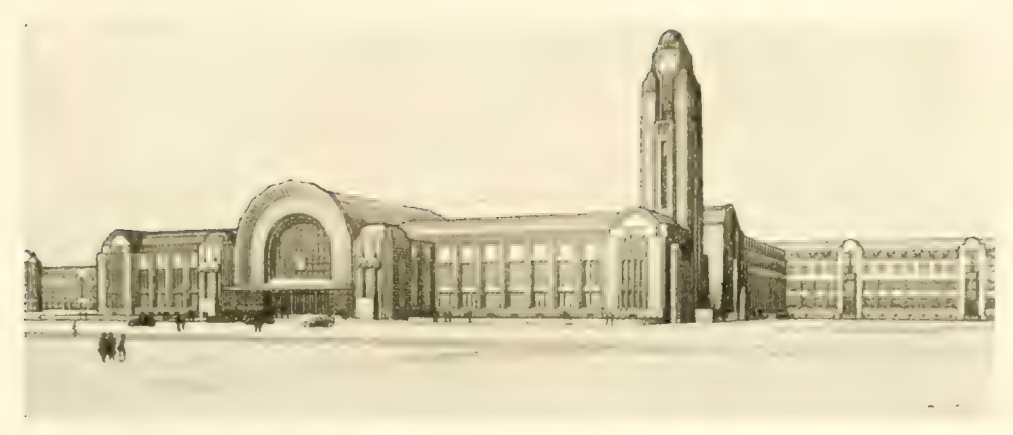
HAUPTBAHNHOF
LEIPZIG

ENTWURF:
ARCHITEKTEN
LOSSOW & KÜHNE
DRESDEN

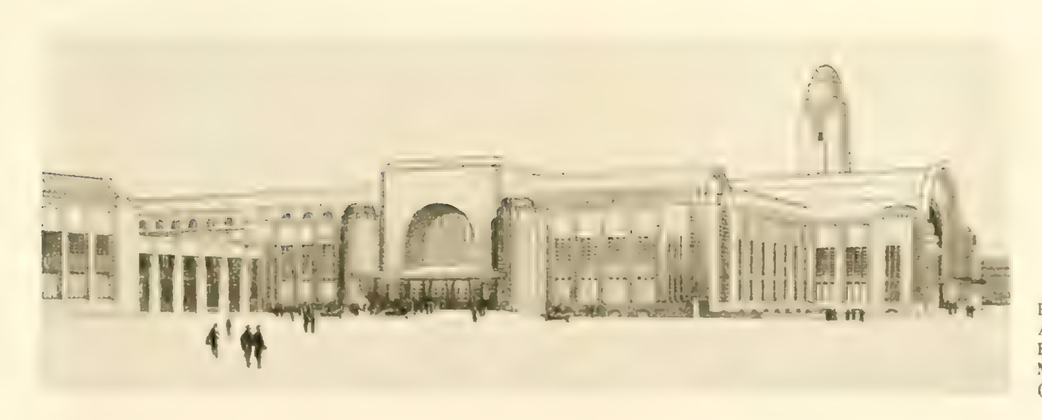
BAHNHOFS- UND VERWALTUNGS-GEBÄUDE IN HELSINGFORS (IM BAU BEGRIFFEN)



ENTWURF ARCHITEKT ELIEL SAARINEN MASABY (FINNLAND)



HAUPTEINGANG
UND
HAUPTAUSGANG
DES BAHNHOFES
IN HELSINGFORS

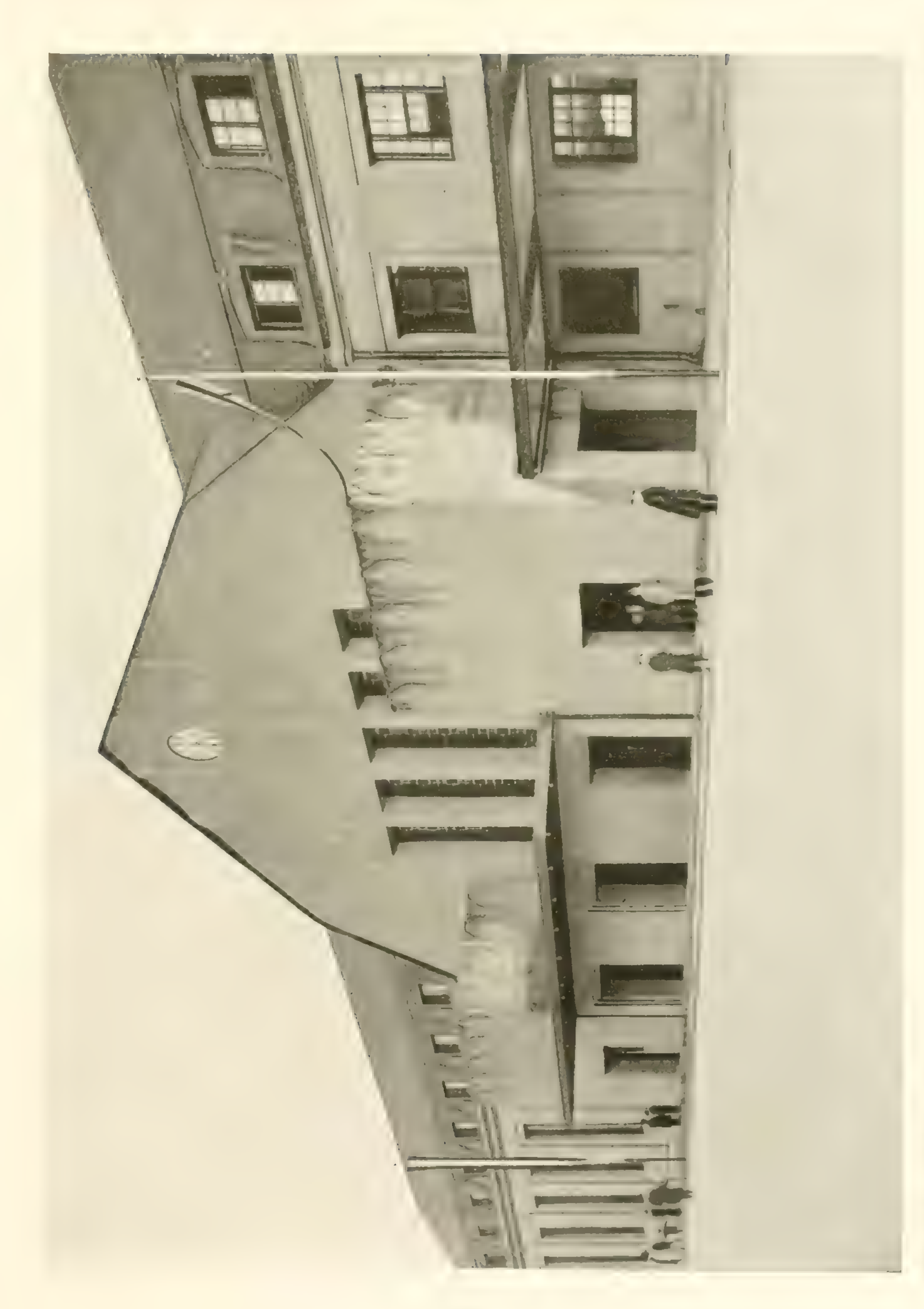


ENTWURF:
ARCHITEKT
ELIEL SAARINEN
MASABY
(FINNLAND)

BAHNHOF
KARLSRUHE I. B.



ENTWURF:
A. STÜRZENACKER
KARLSRUHE I. B.
AUSFÜHRUNG
DER EISEN-
KONSTRUKTIONEN:
DYCKERHOFF
& WIDMANN
MANNHEIM



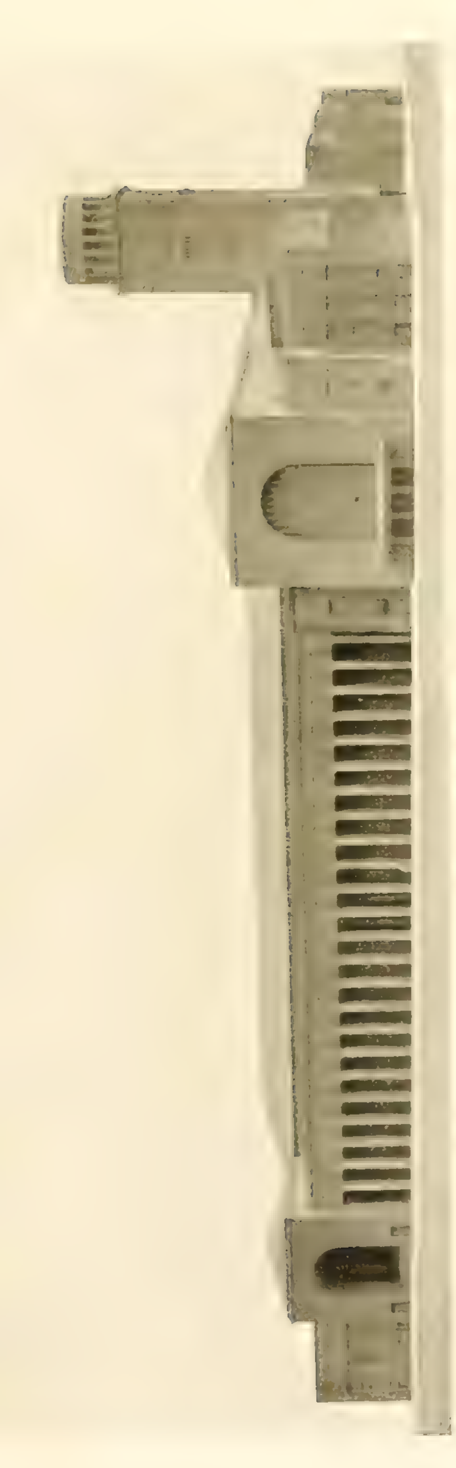
BAHNHOF
KARLSRUHE I. B.

ENTWURF
A. STÜRZENACKER
KARLSRUHE I. B.
AUSFÜHRUNG
DER EISEN-
KONSTRUKTIONEN
DYCKERHOFF
& WIDMANN
MANNHEIM

BAHNHOF
KARLSRUHE I. B.
EMPFANGSHALLE



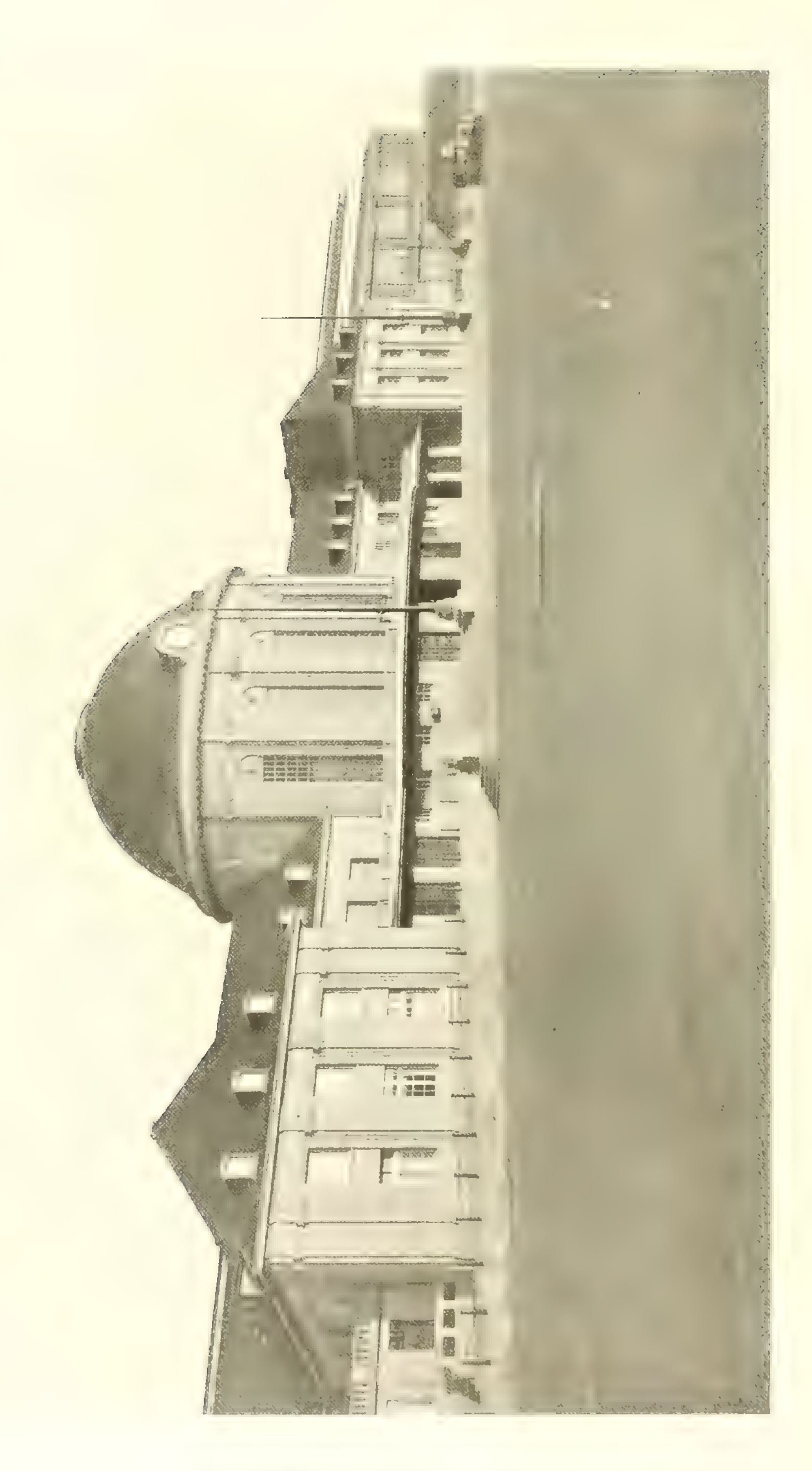
ENTWURF:
A. STÜRZENACKER
KARLSRUHE I. B.
AUSFÜHRUNG
DER EISEN-
KONSTRUKTIONEN:
DYCKERHOFF &
WIDMANN
MANNHEIM



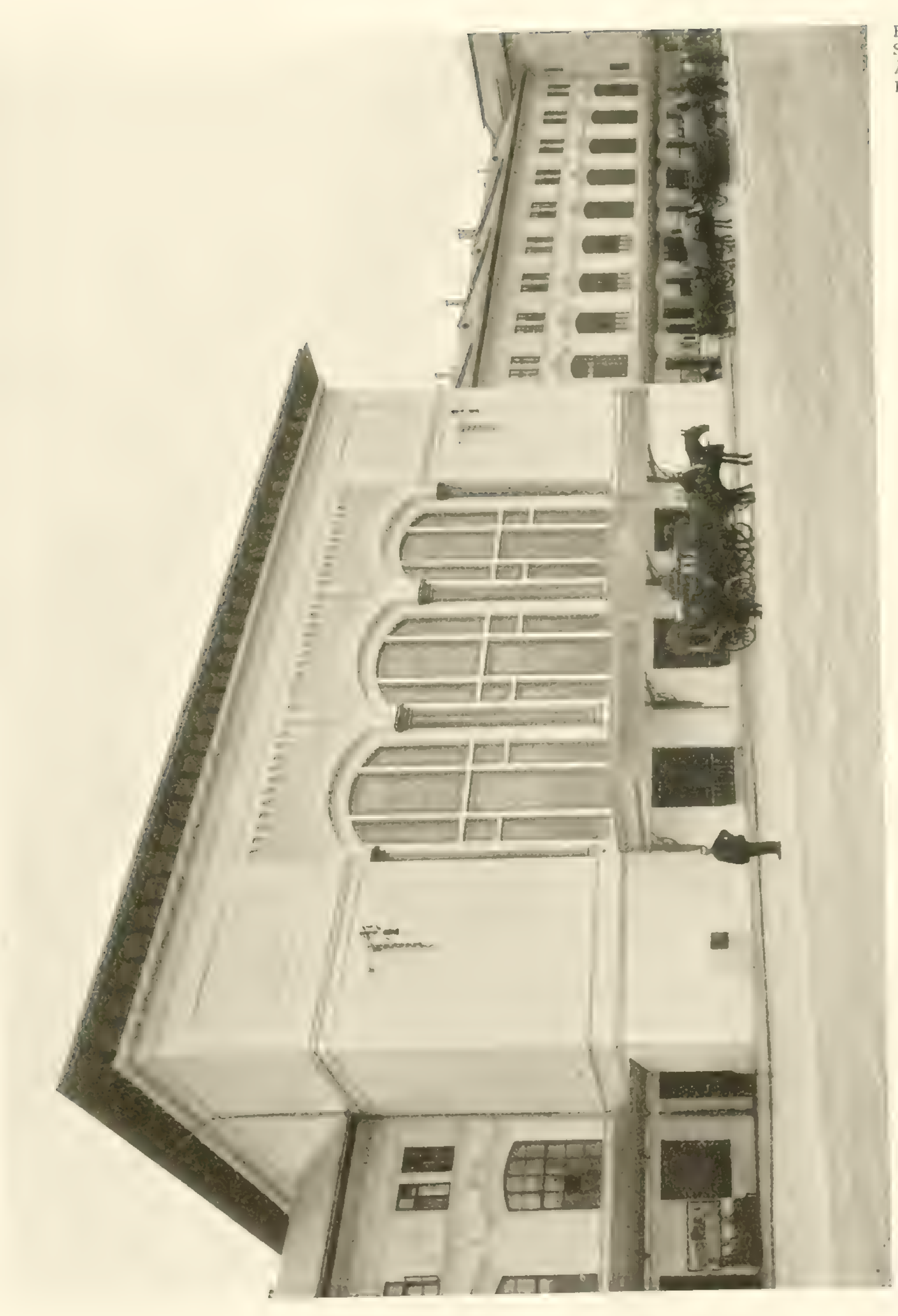
MODELL
DES NEUEN
HAUPTBAHNHOFES
IN STUTTGART
EMPFANGS-
GEBÄUDE

ENTWURF:
PAUL BONATZ UND
F. E. SCHOLER
STUTTGART

BAHNHOF
DEUTZ A. RH.



ENTWURF:
REG.-BAURAT
ROETTCHER
AUSFÜHRUNG:
KORTLANG SÖHNE
MÜHLHEIM
(RHEIN)



BAHNHOF
SALZBURG
ÄUSSERES DER
EMPFANGSHALLE

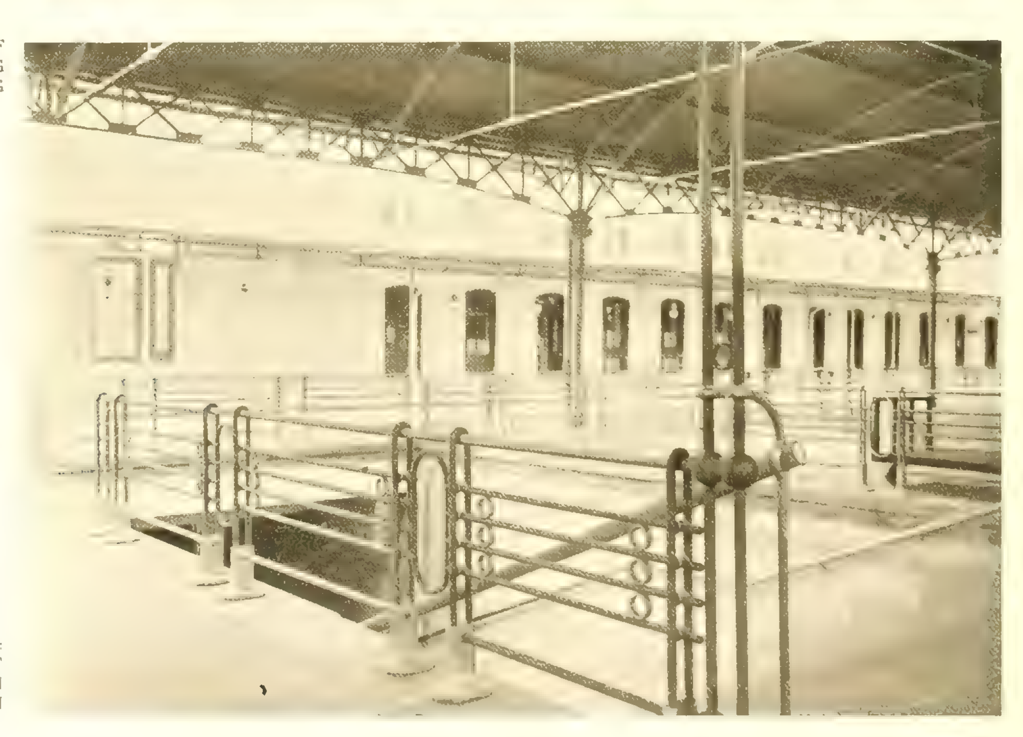
ENTWURF:
ARCHITEKT
HEINRICH KATHREIN
WIEN

BAHNHOF
SALZBURG
INNERES DER
EMPFANGSHALLE

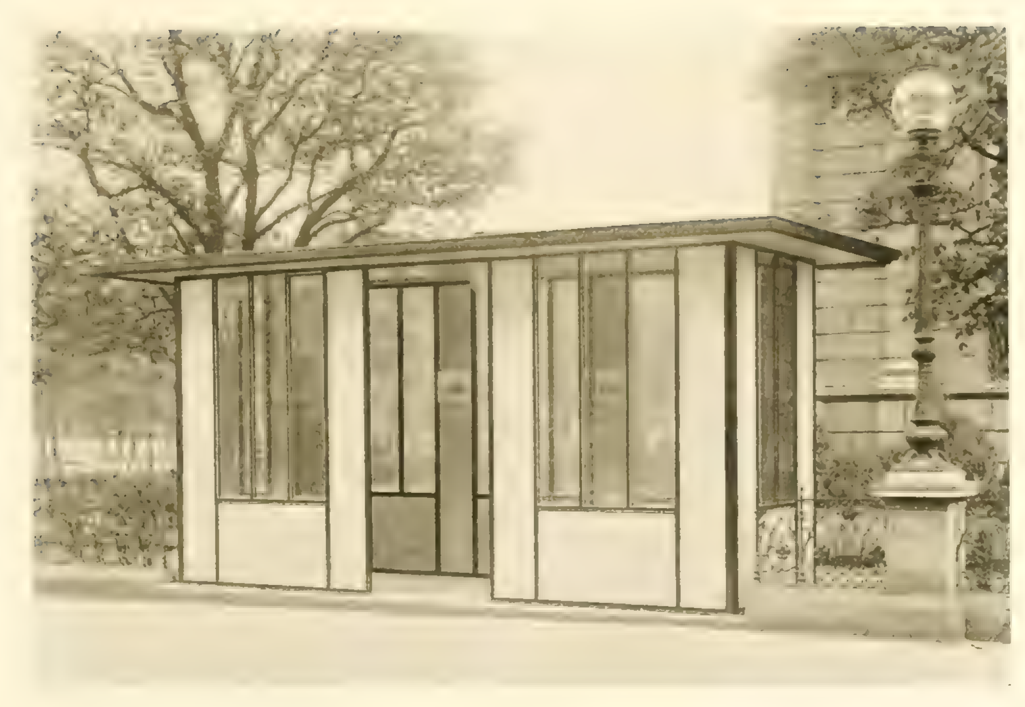


ENTWURF:
ARCHITEKT
HEINRICH KATHREIN
WIEN

BAHNHOF
SALZBURG
BAHNSTEIG



ENTWURF:
ARCHITEKT
HEINRICH KATHREIN
WIEN



WARTEHALLE

ENTWURF UND AUSFÜHRUNG RUDOLF GRIMM WIEN



EISENBAHNSTELLWERK

ENTWURF UND AUSFÜHRUNG RUDOLF GRIMM WIEN

BERLIN
PROBESTRECKE IN
DER BRUNNEN-
STRASSE FÜR EINE
SCHWEBEBAHN



ARCHITEKTEN:
1. STÜTZE (RECHTS)
BRUNO MÖHRING
BERLIN
2. STÜTZE (MITTE)
SEPP KAISER
BERLIN
3. STÜTZE (LINKS)
ALFRED GRENANDER
BERLIN
INGENIEUR:
CONTINENTALE
GESELLSCHAFT
FÜR ELEKTRISCHE
UNTERNEHMUNGEN
(ABTEILUNG FÜR
SCHWEBEBAHN)



BERLIN
EISENPORTAL
NAHE DEM
HOCHBAHNHOF
NOLLENDORFPLATZ

ARCHITEKTEN
CREMER & WOLFFEN-
STEIN, BERLIN
MIT SIEMENS
& HALSKE
AKT.-GES.
BERLIN

BERLIN
HOCHBAHNHOF
BÜLOWSTRASSE
UNTER DER
BAHNHOFSHALLE



ARCHITEKT:
BRUNO MÖHRING
BERLIN MIT
SIEMENS & HALSKE
AKT.-GES., BERLIN



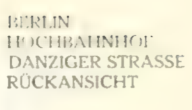
BERLIN
PROMENADE
UNTER DEM
HOCHBAHNVIADUKT
IN DER
SCHÖNHAUSER
ALLEE

ARCHITEKT:
A. F. GRENANDER
BERLIN
INGENIEUR:
HOCHBAHN-
GESELLSCHAFT MIT
SIEMENS & HALSKE
AKT.-GES., BERLIN

BERLIN
EISENPORTALE AM
HOCHBAHNHOF
NORDRING



ARCHITEKT:
A. F. GRENANDER
BERLIN
INGENIEUR:
HOCHBAHN-
GESELLSCHAFT MIT
SIEMENS & HALSKE
AKT.-GES., BERLIN



BERLIN
HOCHBAHNHOF
DANZIGER STRASSE
RÜCKANSICHT

ARCHITEKT:
A. F. GRENANDER
BERLIN
INGENIEUR:
HOCHBAHN-
GESELLSCHAFT MIT
SIEMENS & HALSKE
AKT.-GES., BERLIN

BERLIN
HOCHBAHNHOF
DANZIGER STRASSE
INNENANSICHT



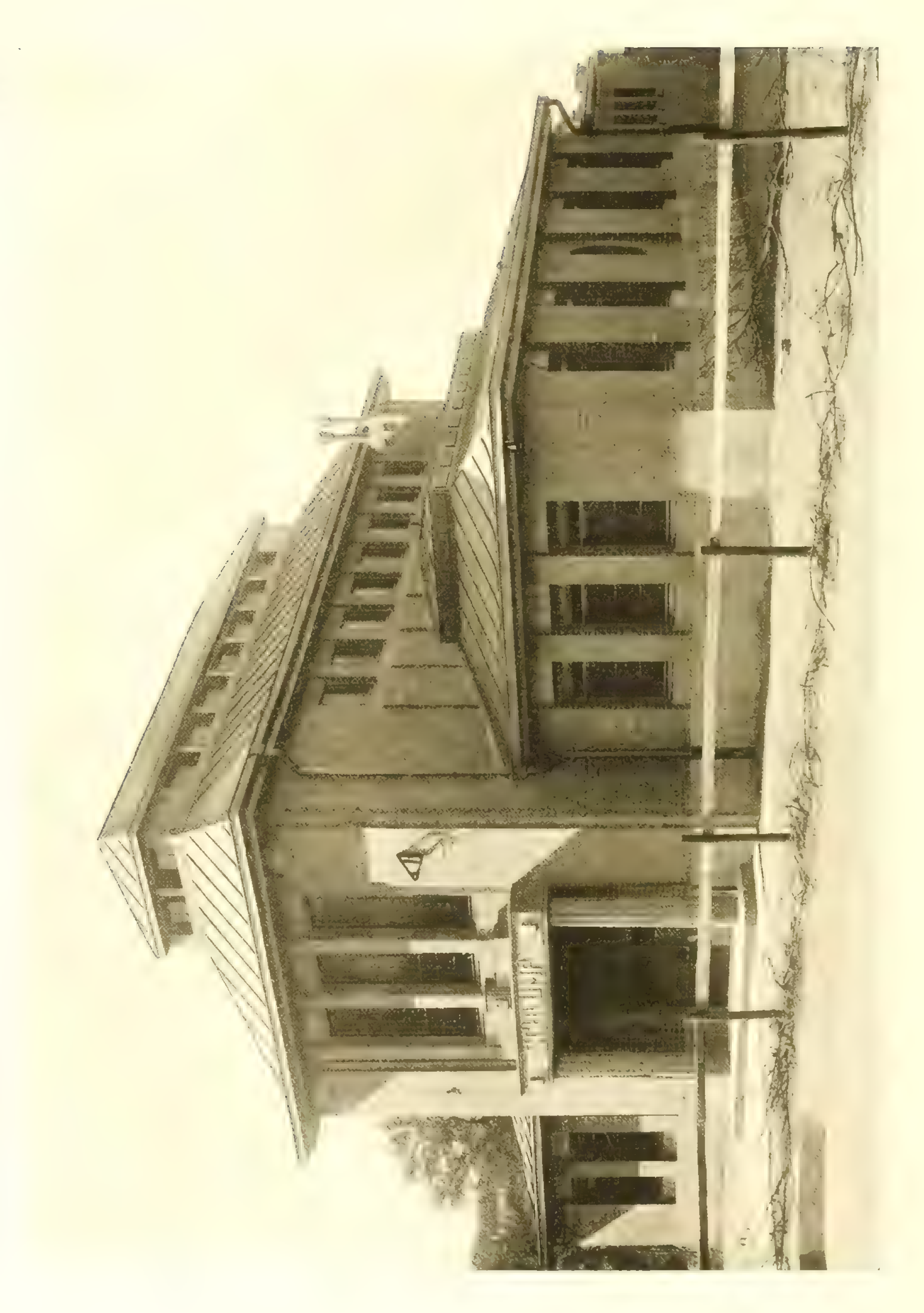
ARCHITEKT
A. F. GRENANDER
BERLIN
INGENIEUR
HOCHBAHN
GESELLSCHAFT MIT
SIEMENS & HALSKE
AKT. GES., BERLIN



BERLIN
HOCHBAHNHOF
HALLESCHES TOR
INNENANSICHT

ARCHITEKTEN:
SOLF & WICHARDS
BERLIN MIT
SIEMENS & HALSKE
A.-G. BERLIN

HAMBURG
HOCHBAHN
BAHNHOF
SCHLUMP



ARCHITEKT:
E. SCHAUDT
BERLIN
INGENIEUR:
BAUVERWALTUNG
FÜR DIE
ELEKTRISCHE
HOCHBAHN
ZU HAMBURG
IN VERBINDUNG
MIT DER BRÜCKEN-
BAUANSTALT
GUSTAVSBURG



HAMBURG
HOCHBAHN
BAHNHOF
RÖDINGSMARKT

ARCHITEKTEN:
RAABE & WÖHLECKE
HAMBURG
INGENIEUR:
BAUVERWALTUNG
FÜR DIE
ELEKTRISCHE
HOCHBAHN
ZU HAMBURG
IN VERBINDUNG
MIT DER BRÜCKEN-
BAUANSTALT
GUSTAVSBURG

HAMBURG
HOCHBAHN
BAHNHOF
BERLINER TOR



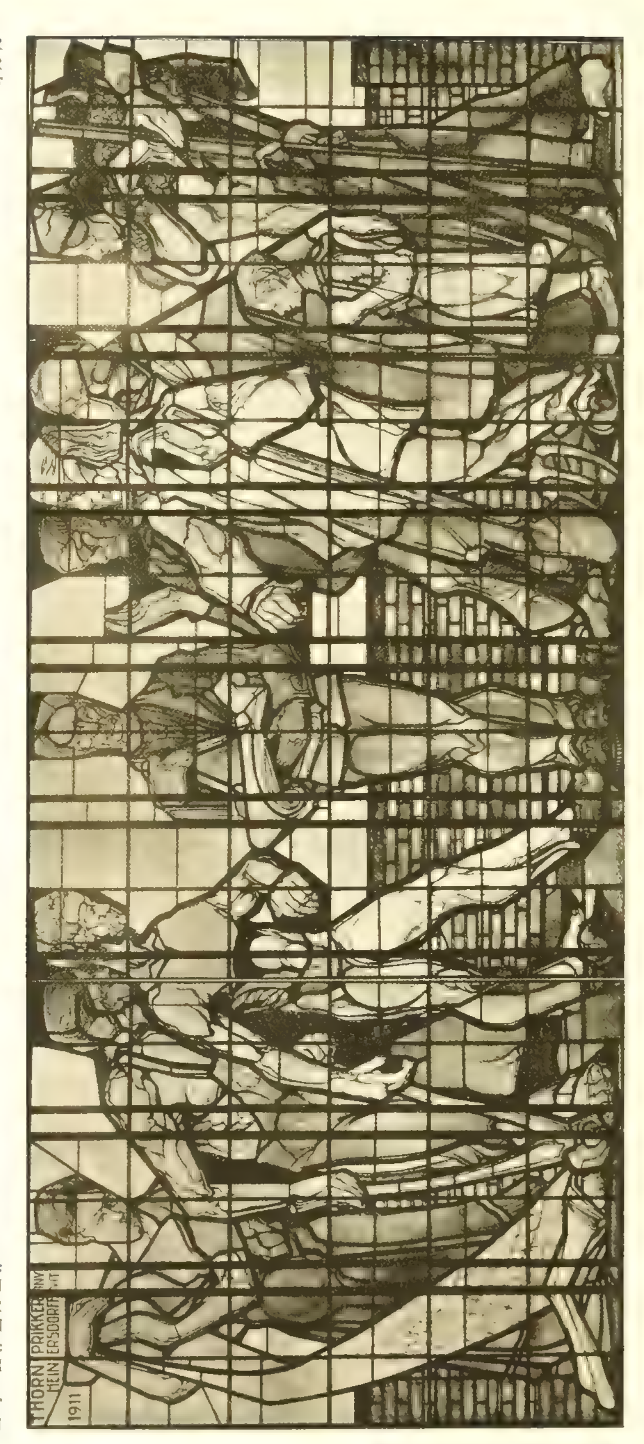
ARCHITEKT:
ELINGIUS
HAMBURG
INGENIEUR:
BAUVERWALTUNG
FÜR DIE
ELEKTRISCHE
HOCHBAHN
ZU HAMBURG
IN VERBINDUNG
MIT DER BRÜCKEN-
BAUANSTALT
GUSTAVSBURG



STRASSENBAHNHOF
CÖLN MERHEIM

BAUINSPEKTOR
THOMA UND BAU-
ASSISTENT SAAF-
KÖLN
TRÄGERKON-
STRUKTION
DYCKERHOFF
& WIDMANN

FENSTER
IM HAGENER
BAHNHOF



ENTWURF:
JOHANN
THORN-PRIKKER
HAGEN
AUSFÜHRUNG:
GLASMALEREI
GOTTFRIED
HEINERSDORFF
BERLIN



WETTBEWERBS-
ENTWURF ZUR
NEUEN RHEINBRÜCKE
BEI CÖLN
KOPFBAU

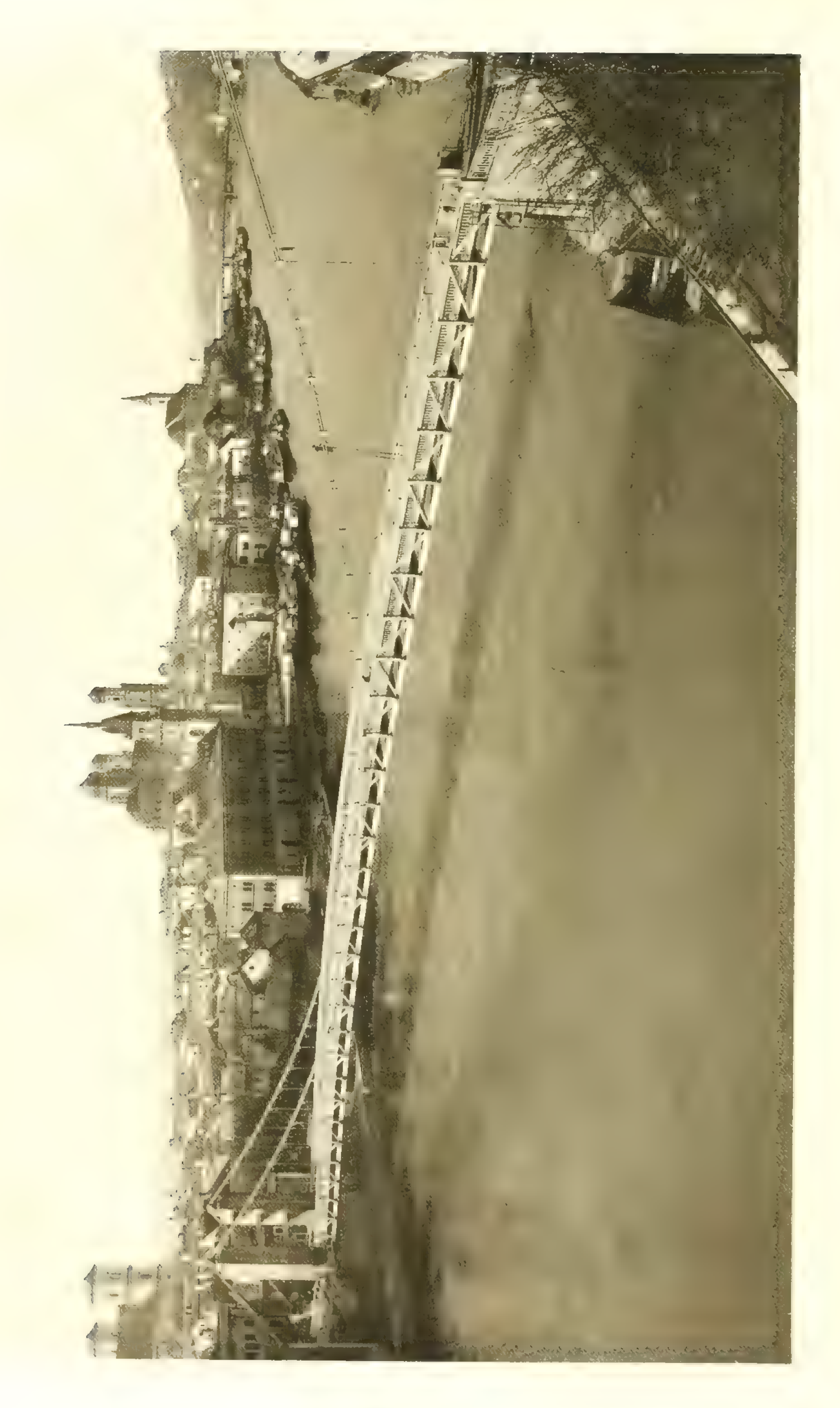
PETER BEHRENS
NEUBABELSBERG



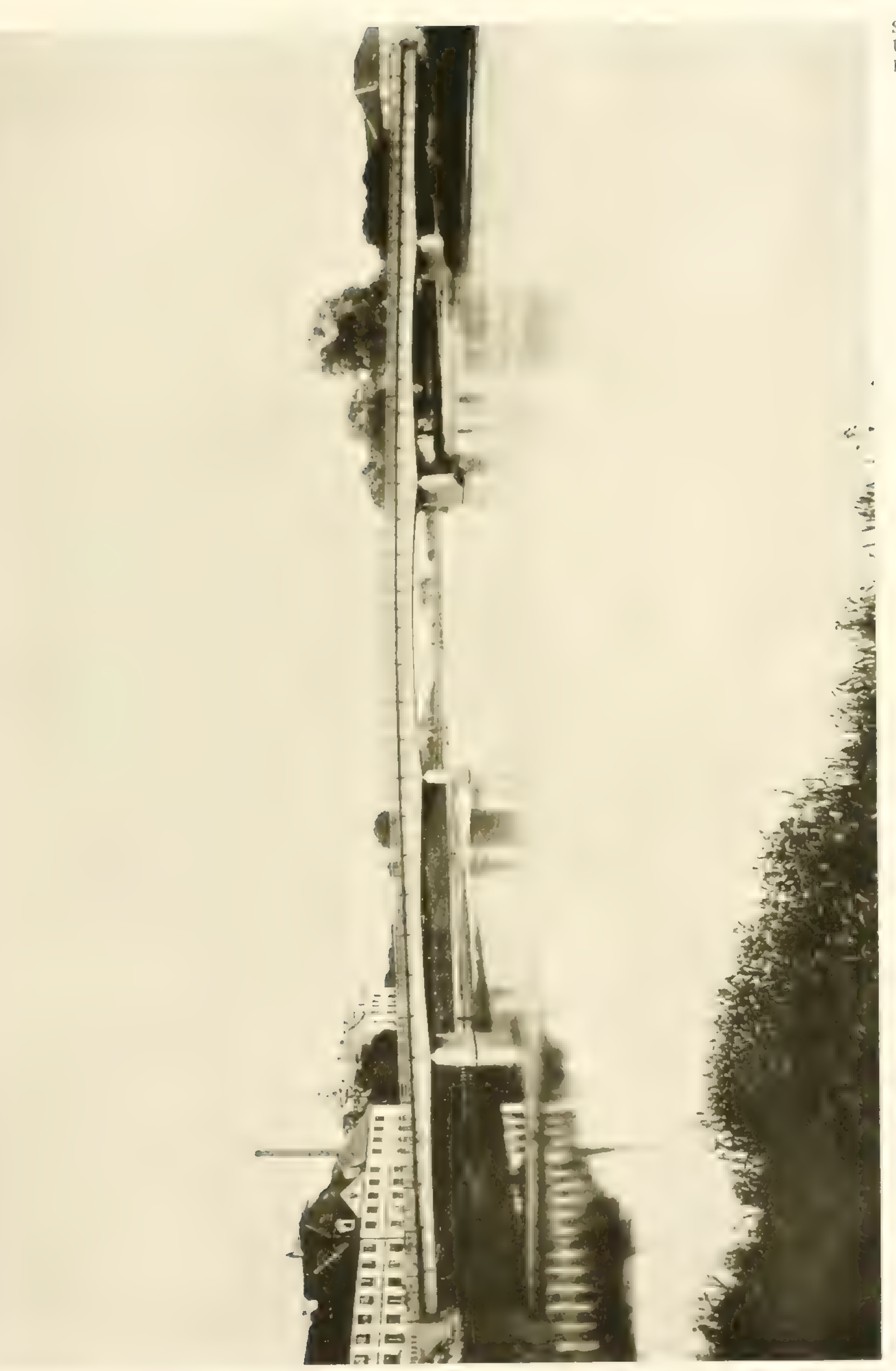
WETTBEWERBS-
ENTWURF ZUR
NEUEN RHEINBRÜCKE
BEI CÖLN

PETER BEHRENS
NEUBABELSBERG

DRAHTSEILBRÜCKE
ÜBER DIE DONAU
BEI PASSAU



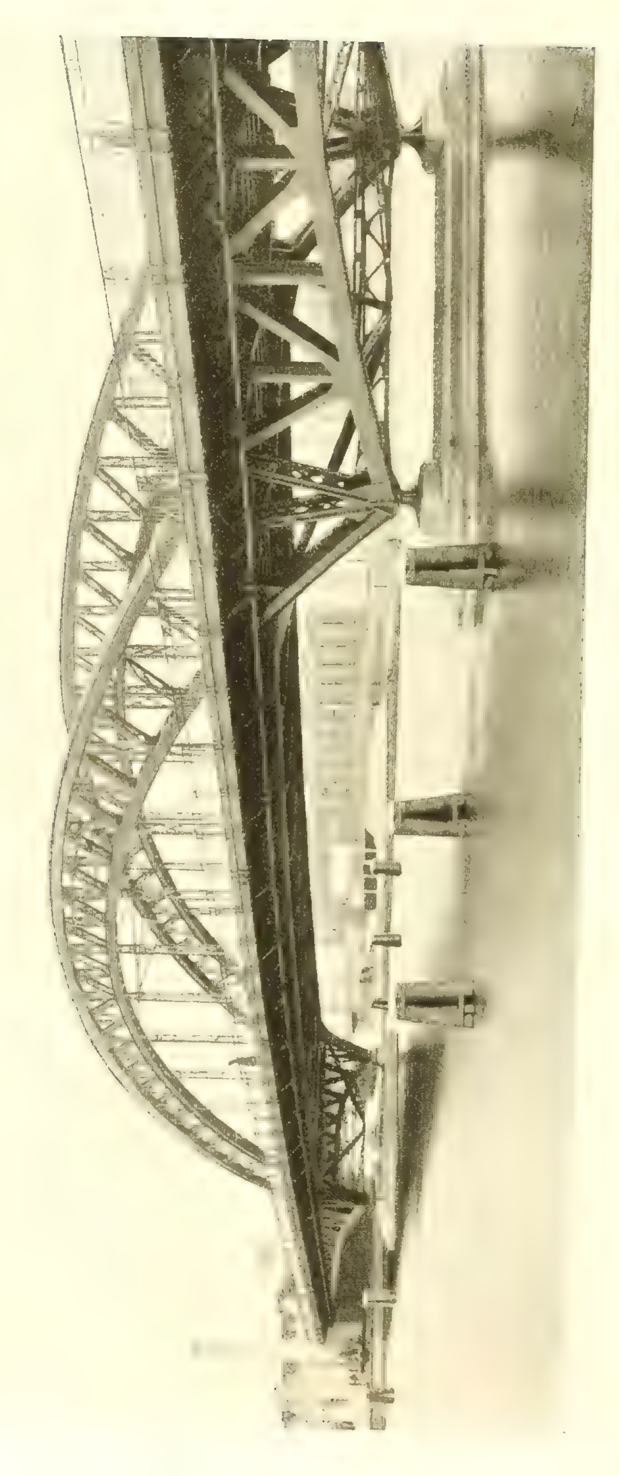
AUSFÜHRUNG
MASCHINENFABRIK
AUGSBURG-
NÜRNBERG A.-G.



STRASSENBRÜCKE
ÜBER DIE DONAU
BEI DONAUWÖRTH

AUSFÜHRUNG:
MASCHINENFABRIK
AUGSBURG-
NÜRNBERG A.-G.

TRESKOWBRÜCKE
ÜBER DIE SPREE BEI
OBERSCHÖNEWEIDE



ENTWURF:
KARL BERNHARD
CHARLOTTENBURG



HAMBURG
HOCHBAHN
VIADUKT AN DER
SCHÜRBECKER
STRASSE

ARCHITEKTEN
RAABE & WÖHLECKE
HAMBURG
INGENIEUR:
BAUVERWALTUNG
FÜR DIE
ELEKTRISCHE
HOCHBAHN
ZU HAMBURG
IN VERBINDUNG
MIT DER BRÜCKEN-
BAUANSTALT
GUSTAVSBURG

HAMBURG
HOCHBAHN
ÜBERFÜHRUNG DER
OSTERSTRASSE



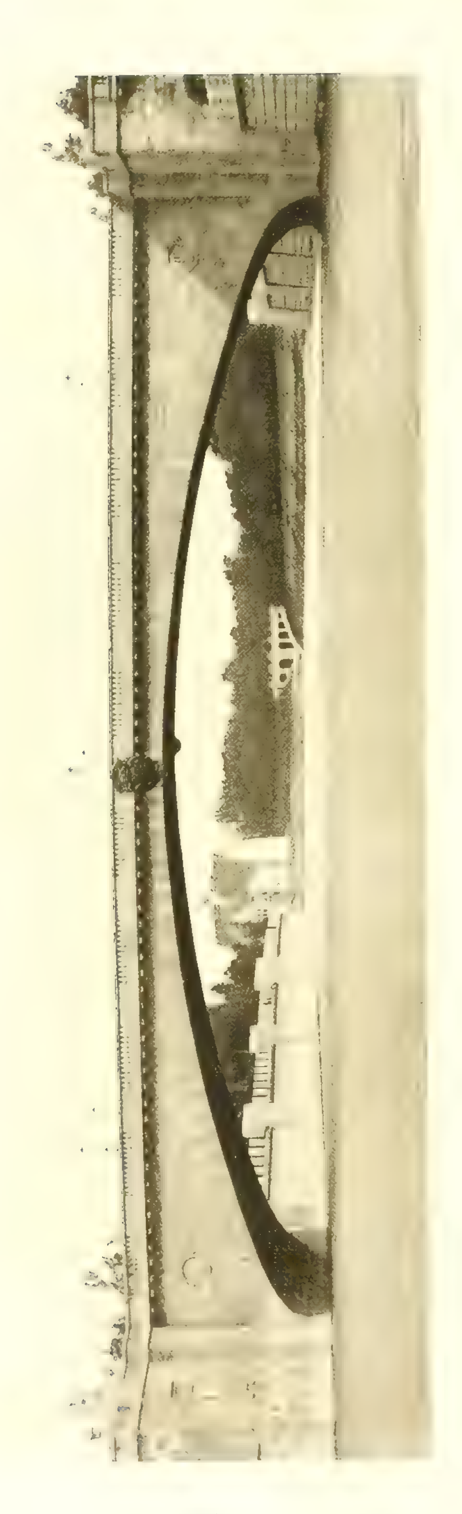
ARCHITEKT:
E. SCHAUDT
BERLIN
INGENIEUR
BAUVERWALTUNG
FÜR DIE
ELEKTRISCHE
HOCHBAHN
ZU HAMBURG
IN VERBINDUNG
MIT DER BRÜCKEN-
BAUANSTALT
GUSTAVSBURG



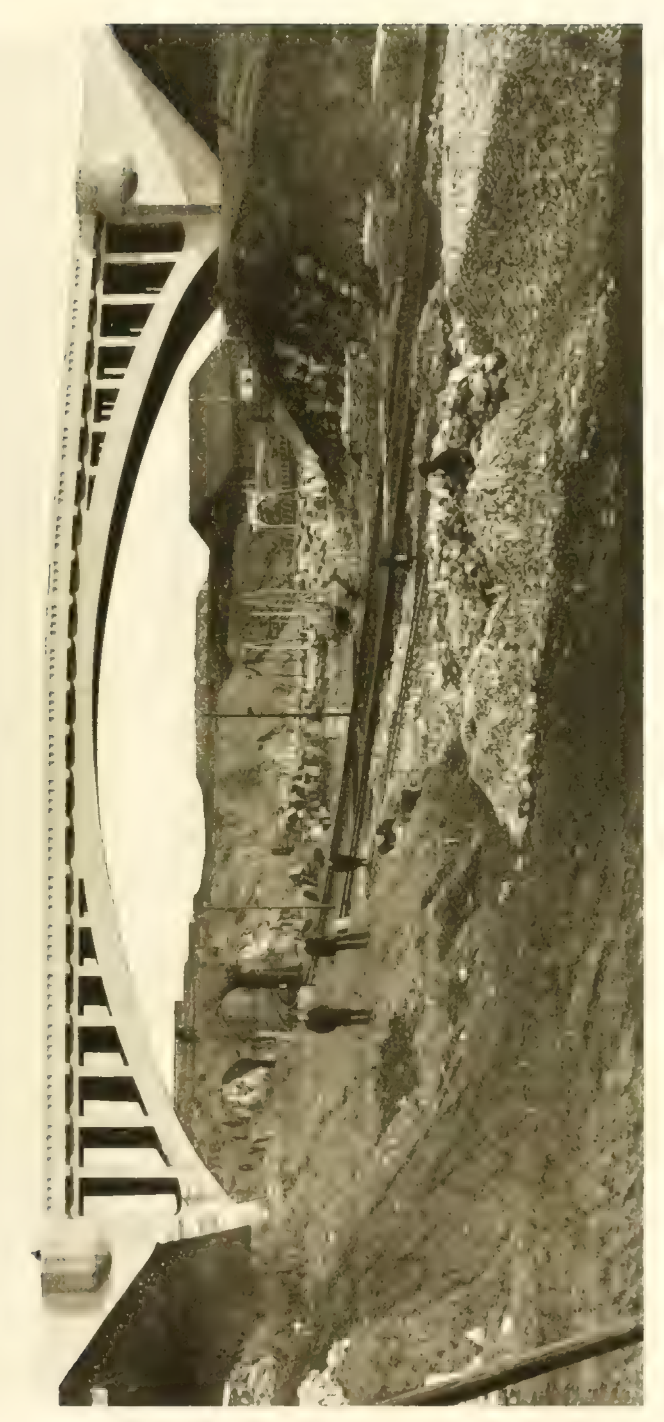
MAX JOSEPH-
BRÜCKE
IN MÜNCHEN

ENTWURF:
THEODOR FISCHER
MÜNCHEN

PRINZREGENTEN-
BRÜCKE IN
MÜNCHEN



ENTWURF:
THEODOR FISCHER
MÜNCHEN



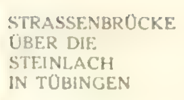
WALLSTRASSEN-
BRÜCKE IN ULM

PAUL BONATZ
STUTTGART

STUTZMAUER
BEIM BAHNHOF ULM



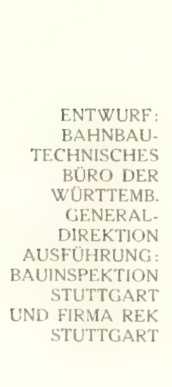
ENTWURF
K. EISENBAHN-
BAUSEKTION ULM
AUSFÜHRUNG:
A. KUNZ & CIE
KEMPTEN



STRASSENBRÜCKE
ÜBER DIE
STEINLACH
IN TÜBINGEN

ENTWURF
BAHNBAU-
TECHNISCHES BÜRO
DER WÜRTTEMB.
GENERAL-
DIREKTION

ÜBERFÜHRUNG DER
BOTNANGER-
STRASSE ÜBER DIE
GÄUBAHN



ENTWURF:
BAHNBAU-
TECHNISCHES
BÜRO DER
WÜRTTEMB.
GENERAL-
DIREKTION
AUSFÜHRUNG:
BAUINSPEKTION
STUTTGART
UND FIRMA REK
STUTTGART



SCHUTTEBRÜCKE
IM BÜRGERPARK
BREMEN

ARCHITEKTEN:
ABBEHUSEN UND
BLENDERMANN
BREMEN

FISCHERBRÜCKE
IM BÜRGERPARK
BREMEN

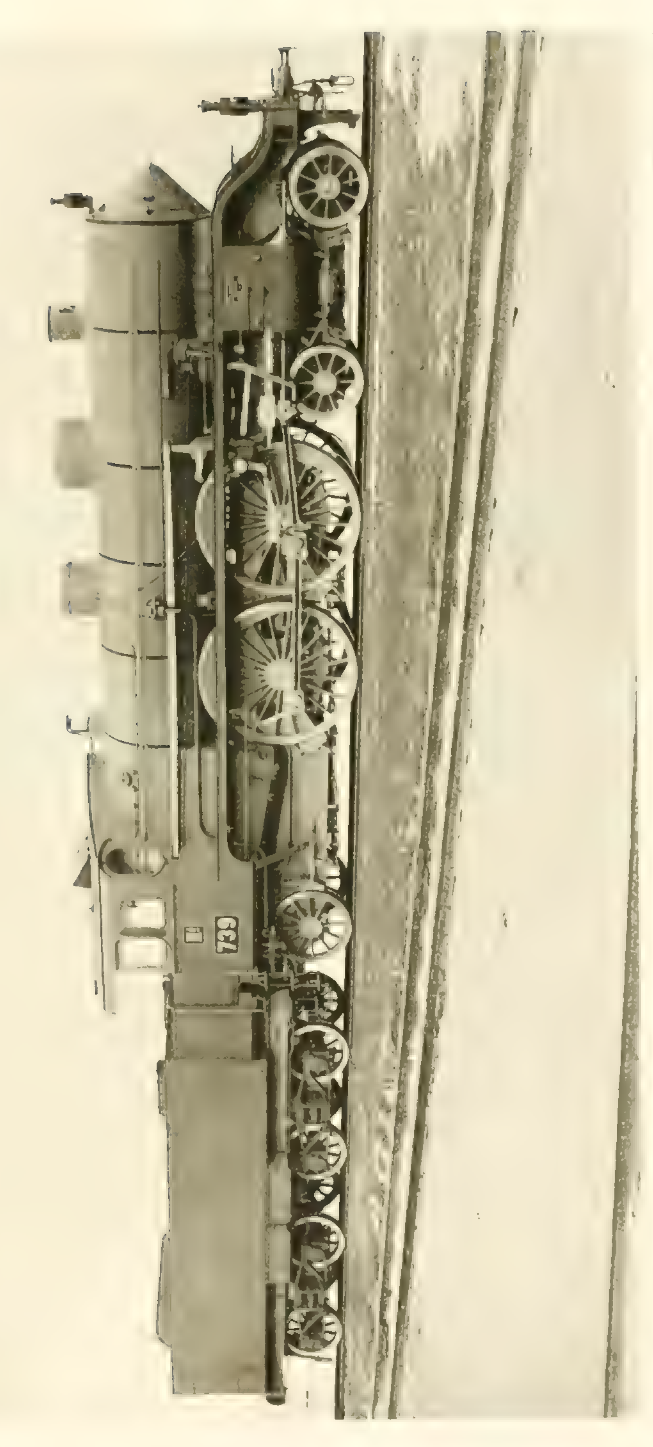


ENTWURF:
ARCHITEKTEN
ABBEHUSEN UND
BLENDERMANN
BREMEN

UNTERFÜHRUNG
DER GRAMBKER
CHAUSSEE
BREMEN



ARCHITEKT:
ADOLF MUESMANN
BREMEN



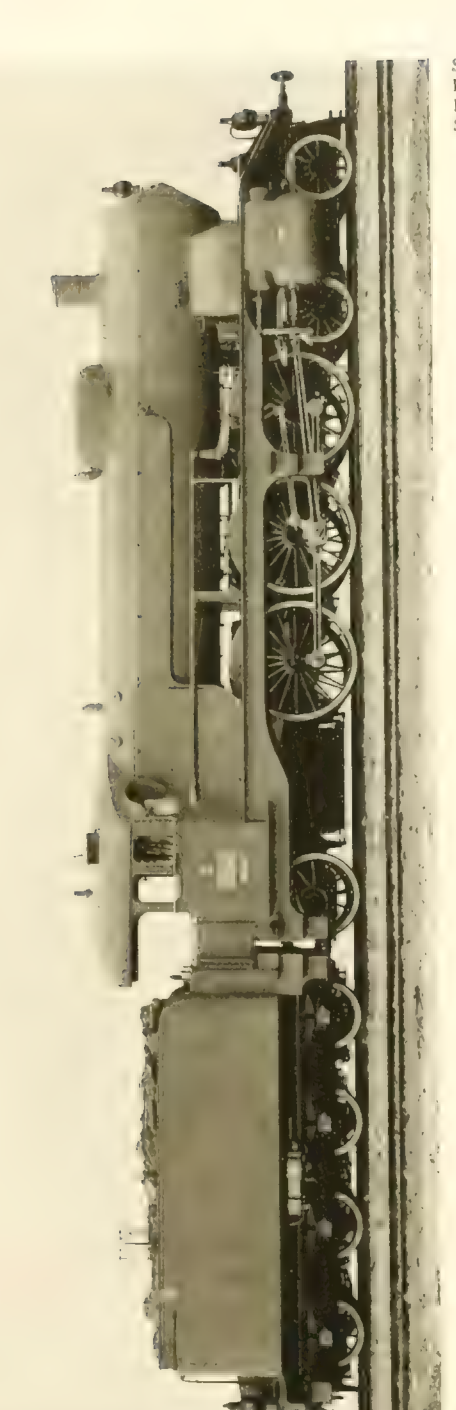
2/5 GEK.
VIERZYLINDER-
VERBUND-
SCHNELLZUG-
LOKOMOTIVE
GEBAUT 1902
FÜR DIE
GROSSHERZOGLICH
BADISCHE
STAATSBAHN

ENTWURF UND
AUSFÜHRUNG:
I. A. MAFFEI
MÜNCHEN

3/6 GEK.
VIERZYLINDER-
VERBUND-
SCHNELLZUG-
LOKOMOTIVE MIT
ÜBERHITZER
GEBAUT 1907
FÜR DIE
GROSSHERZOGLICH
BADISCHE
STAATSBAHN



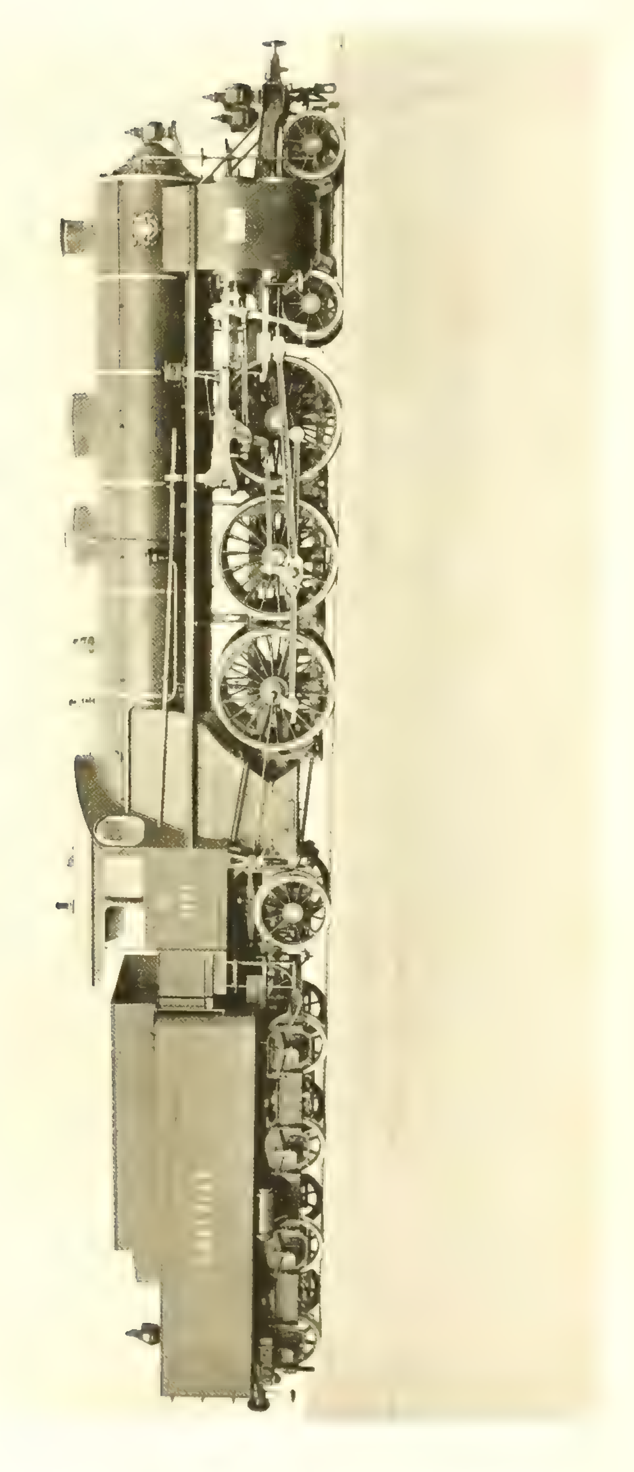
ENTWURF UND
AUSFÜHRUNG:
I. A. MAFFEI
MÜNCHEN



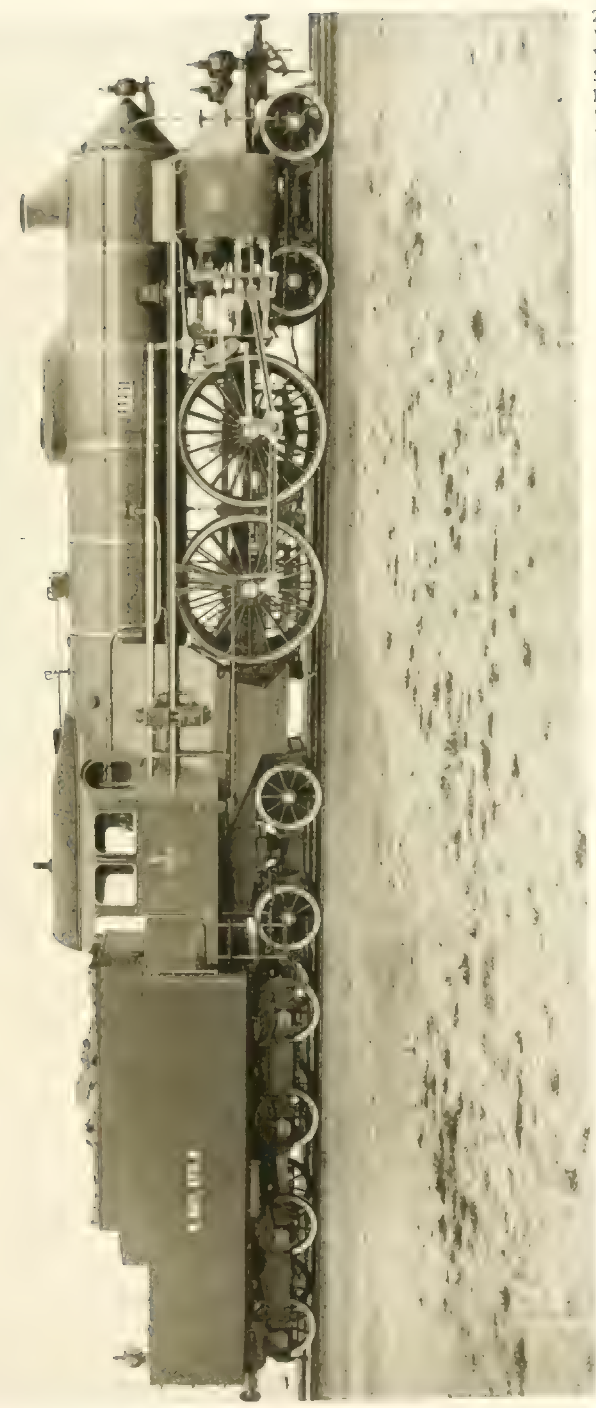
SCHNELLZUG-
LOKOMOTIVE DER
KGL. WÜRTTEMBERG.
STAATSEISENBAHN

ENTWURF UND
AUSFÜHRUNG:
MASCHINENFABRIK
ESSLINGEN
(WÜRTTEMBERG)

3/6 GEK.
VIERZYLINDER-
VERBUND-
SCHNELLZUG-
LOKOMOTIVE MIT
ÜBERHITZER
FÜR SEHR
SCHWERE ZÜGE
GEBAUT 1908–1913
FÜR DIE
KGL. BAYRISCHE
STAATSBAHN



ENTWURF UND
AUSFÜHRUNG:
I. A. MAFFEI
MÜNCHEN



2 6 GEK.
VIERZYLINDER
VERBUND-
SCHNELLZUG-
LOKOMOTIVE MIT
ÜBERHITZER FÜR
VERSUCHSZWECKE
GEBAUT FÜR DIE
KGL. BAYRISCHE
STAATSBAHN 1906

ENTWURF UND
AUSFÜHRUNG
I. A. MAFFEI
MÜNCHEN

INNERES EINES
WAGENS II. KLASSE
DER HOCHBAHN-
GESELLSCHAFT
BERLIN



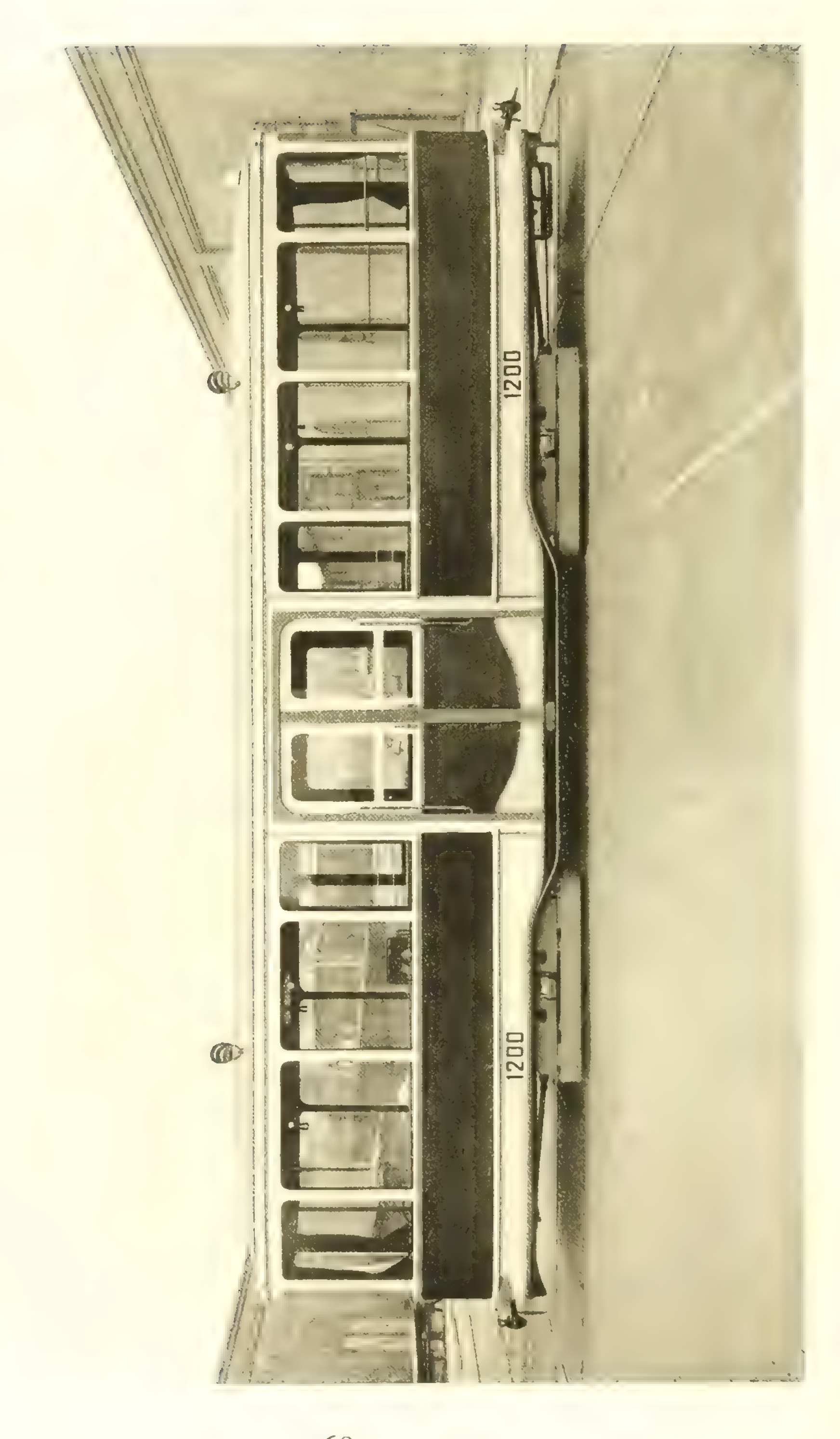
ARCHITEKT:
ALFRED
GRENANDER
BERLIN



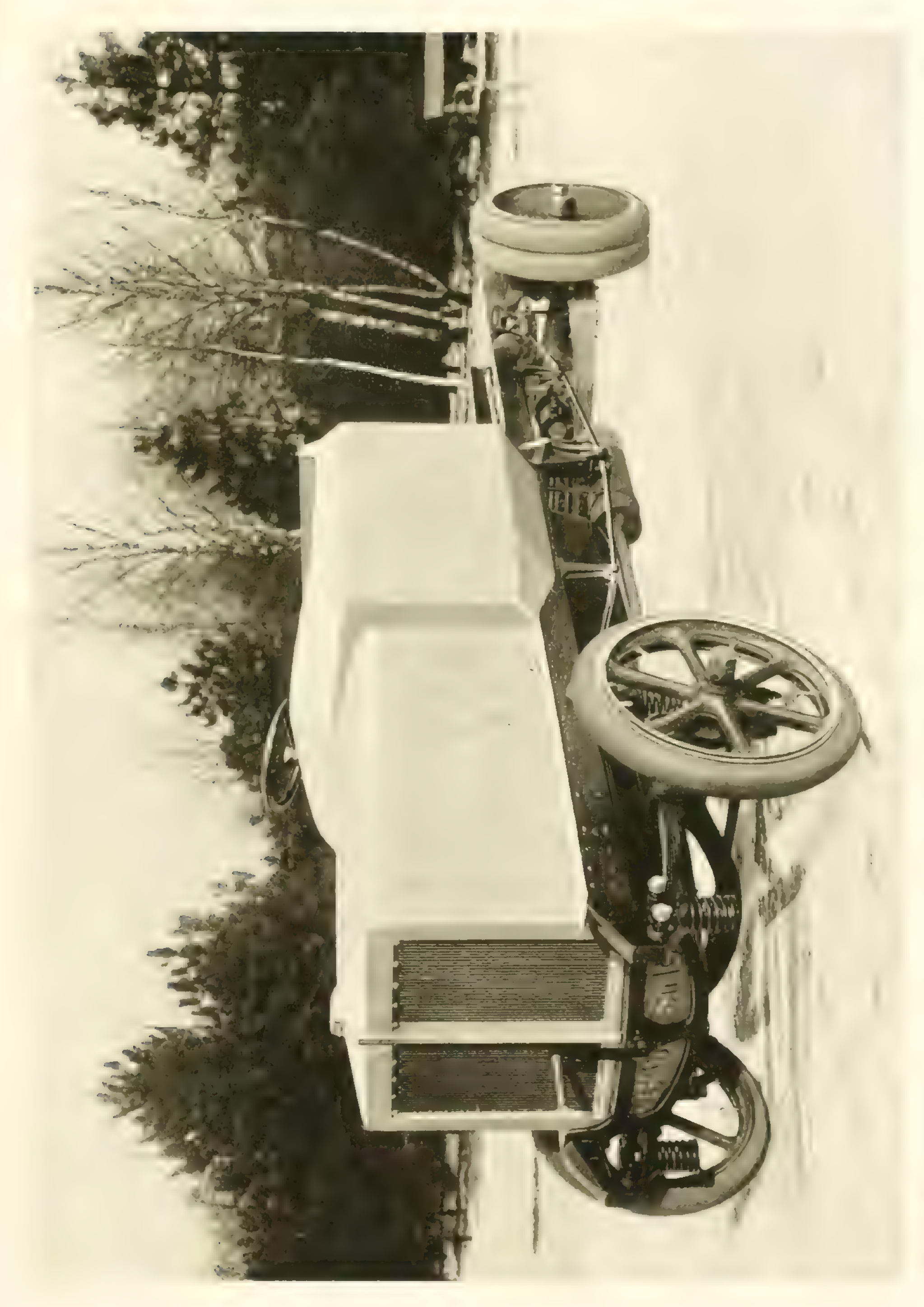
INNERES EINES SPEISEWAGENS DER NORDWESTDEUTSCHEN SPEISEWAGEN-GESELLSCHAFT

ENTWURF: ARCHITEKT K. H. ROSS HANNOVER AUSFÜHRUNG: HANNOVERSCHE WAGGONFABRIK

ANHÄNGEWAGEN
DER NÜRNBERG-
FÜRTHER
STRASSENBAHN
MIT TIEFLIEGENDER
EINSTUFIGER
MITTELPLATTFORM

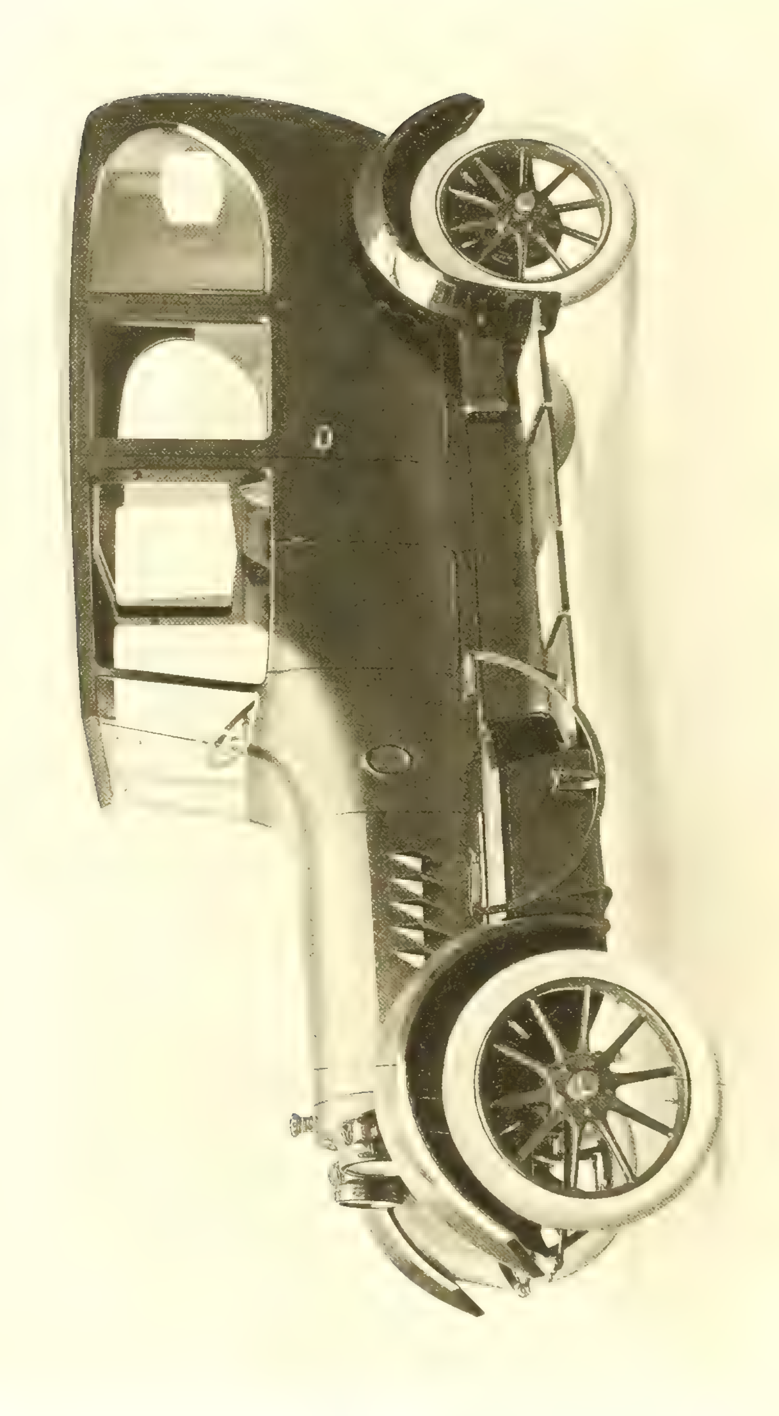


MASCHINENFABRIK
AUGSBURG-
NÜRNBERG A.-G.

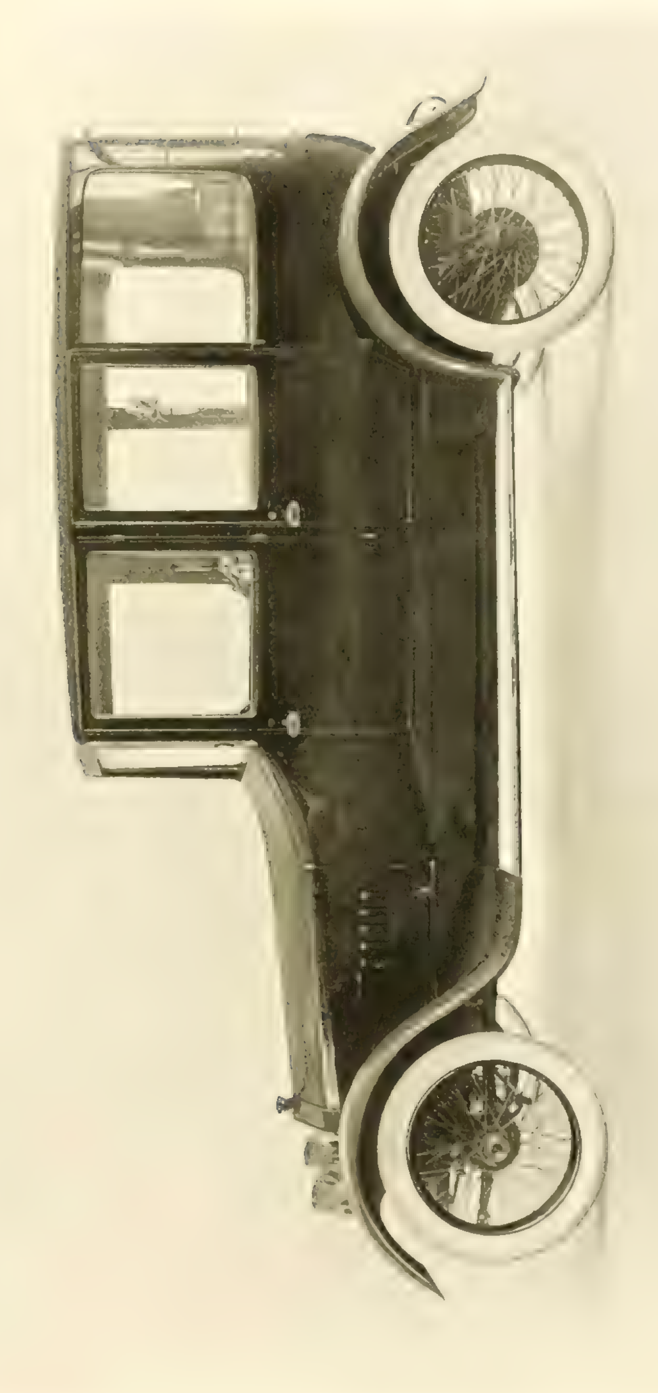


AUTOMOBIL
LASTWAGEN
CHASSIS UND
CAROSSERIE

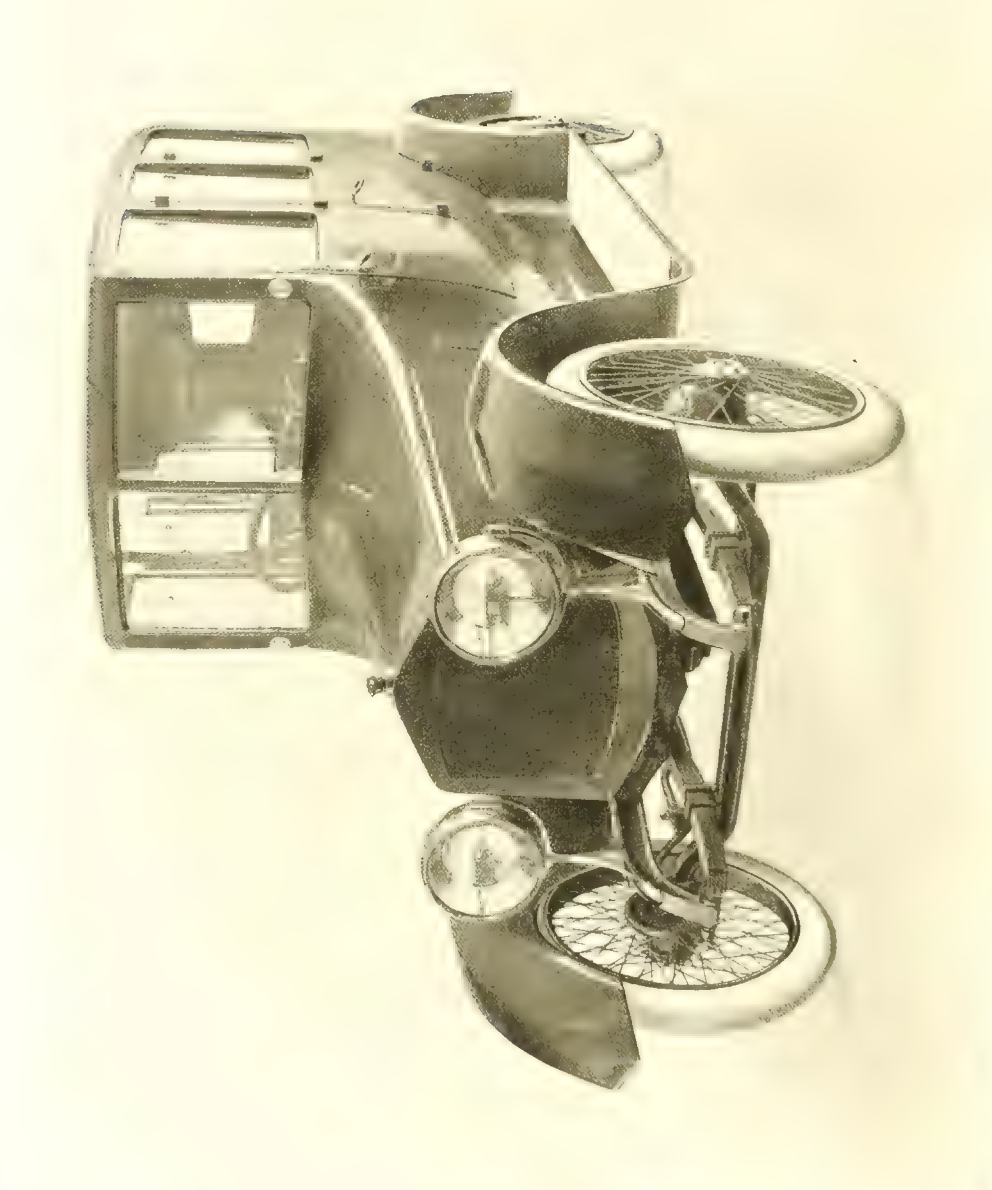
ENTWURF:
ERNST NEUMANN
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
BÜSSING
BRAUNSCHWEIG



ENTWURF:
ERNST NEUMANN
BERLIN



ENTWURF:
ERNST NEUMANN
BERLIN

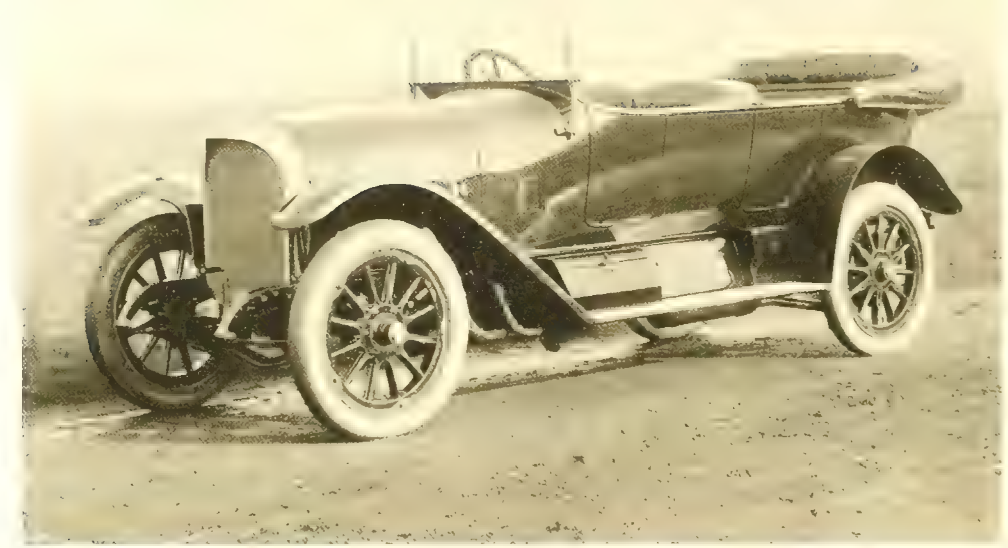


ENTWURF:
ERNST NEUMANN
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
SCHEBERA
BERLIN



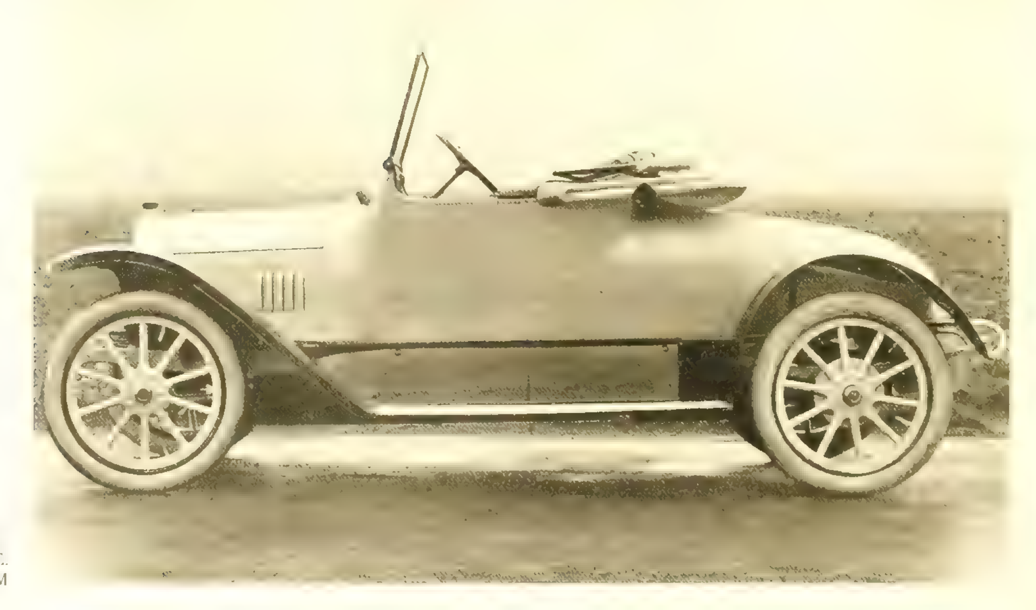
NACH PLÄNEN VON
ERNST NEUMANN
BERLIN

39/100 PS. BENZ
RUNABOUT



AUSFUHRUNG:
BENZ & CIE.
MANNHEIM

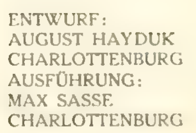
8/20 PS. BENZ
SPORTWAGEN
(ZWEISITZER)



AUSFUHRUNG:
BENZ & CIE.
MANNHEIM



GESCHÄFTSAUTO
DER
„B.Z. AM MITTAG"
BERLIN


ENTWURF:
AUGUST HAYDUK
CHARLOTTENBURG
AUSFÜHRUNG:
MAX SASSE
CHARLOTTENBURG



GESCHÄFTSAUTO
DER FIRMA
WIRZ & SCHLÖSSER
KÖLN

ENTWURF:
F. H. EHMCKE
MÜNCHEN

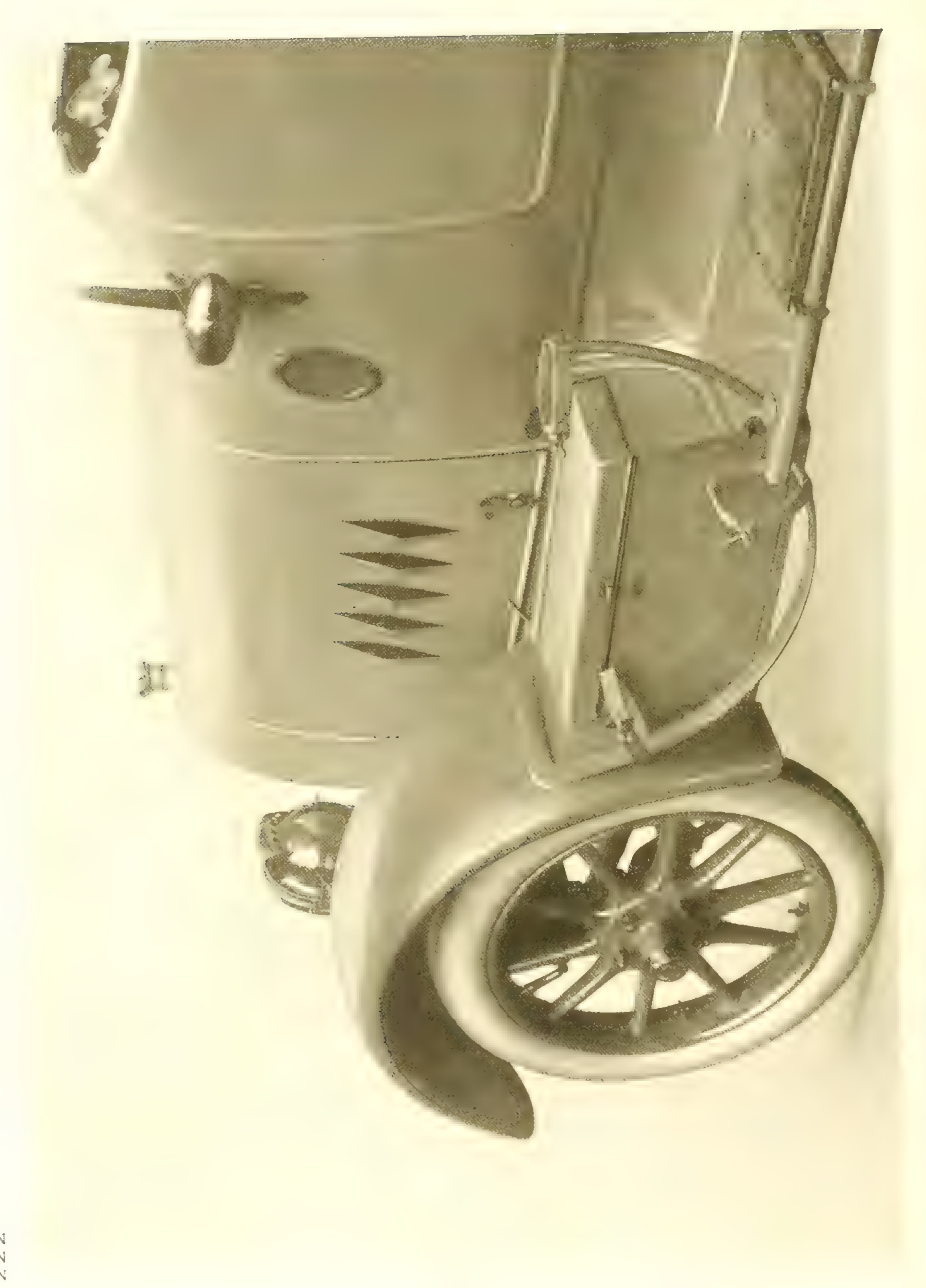


NACH PLÄNEN VON
ERNST NEUMANN
BERLIN

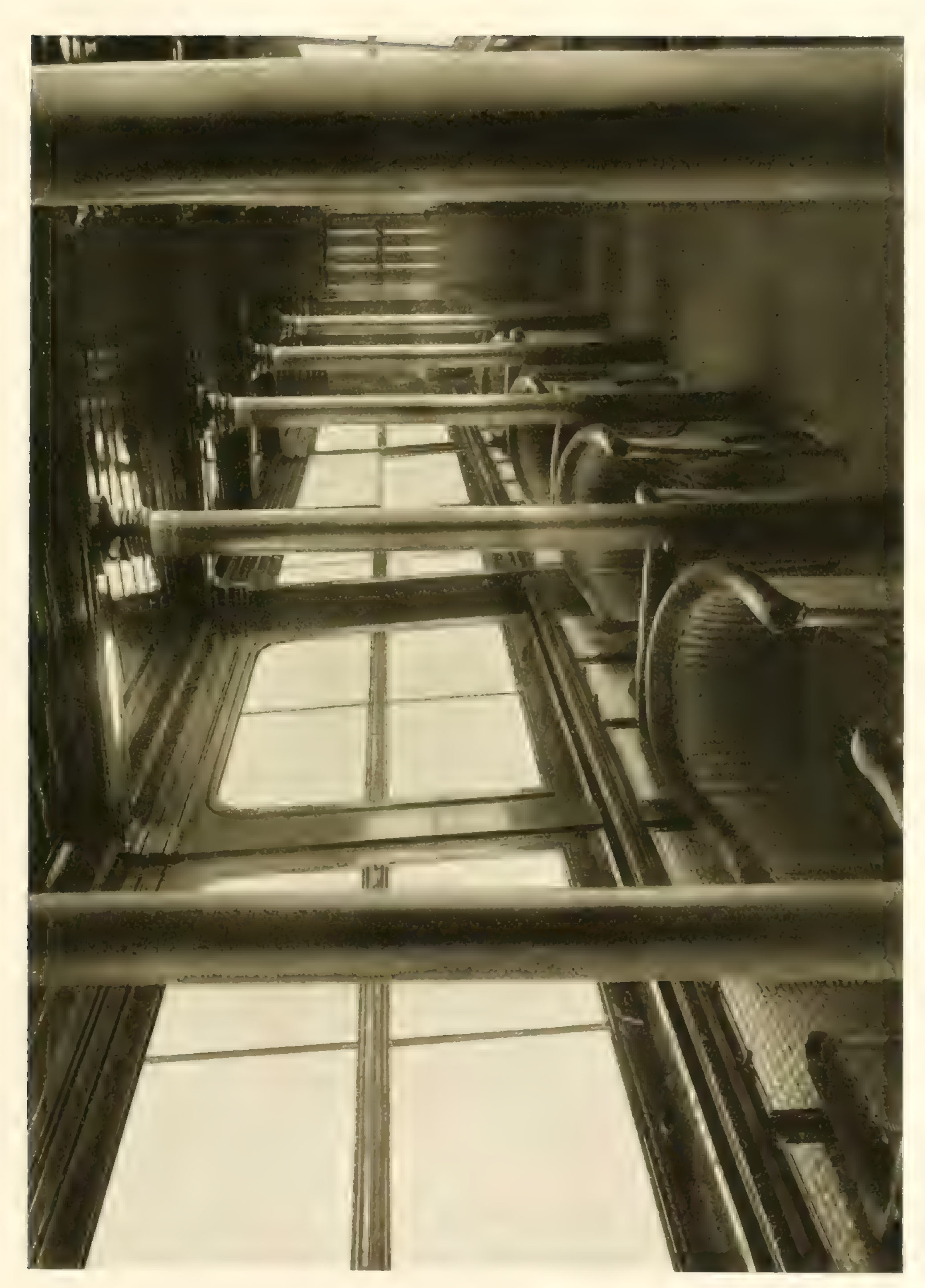
LIMOUSINE
INNENANSICHT



ENTWURF:
H. STOFFREGEN
BREMEN
AUSFÜHRUNG:
DELMENHORSTER
WAGENFABRIK
A.-G.



NACH PLÄNEN VON
ERNST NEUMANN
BERLIN



INNENANSICHT
DER KABINE DES
ZEPPELINSCHIFFES
„HANSA"

LUFTSCHIFFBAU
ZEPPELIN G. M. B. H.
FRIEDRICHSHAFEN
ARCHITEKT:
BERNHARD
PANKOK
STUTTGART

MILITAR-
LUFTSCHIFFHALLE
CÖLN MIT „Z II“



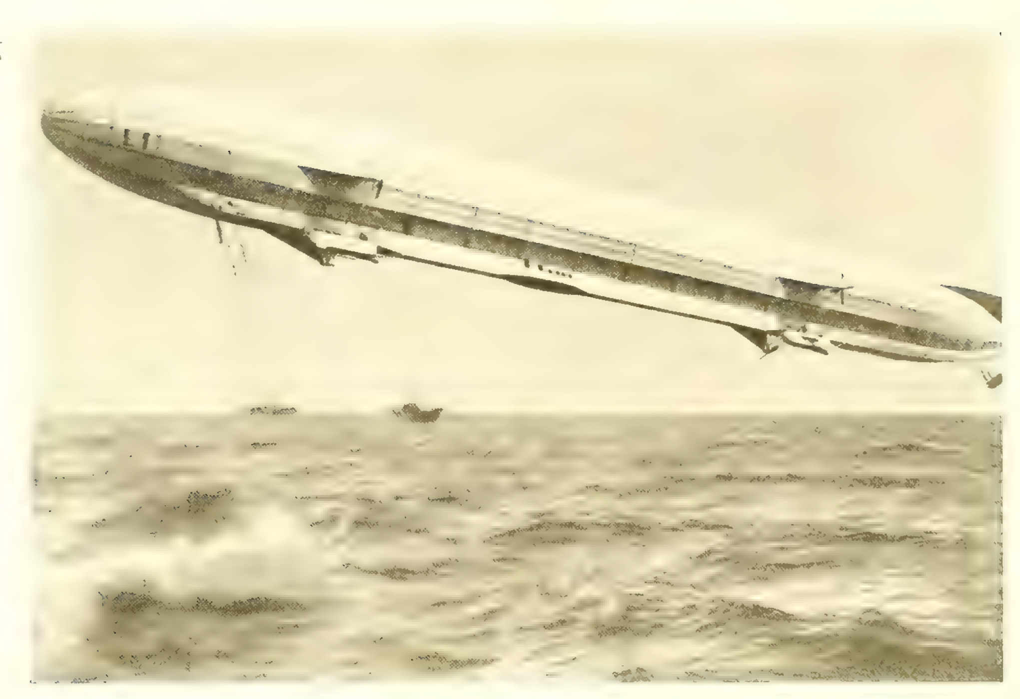
MASCHINENFABRIK
AUGSBURG-
NÜRNBERG A.-G.



ZEPPELIN-
LUFTSCHIFF
„SACHSEN“

DEUTSCHE
LUFTSCHIFFAHRTS-
AKT.-GES.
FRANKFURT A. M.
(DELAG)

MARINE-
LUFTSCHIFF „L I“



PARSEVAL-
LUFTSCHIFF 1913
FÜR ENGLAND
GELIEFERT





ZWEIDECKER



ZWEIDECKER
ALBATROS
JOHANNISTHAL

RUMPLER-TAUBE
JOHANNISTHAL



EINDECKER DER
LUFTVERKEHRS-
GESELLSCHAFT
JOHANNISTHAL



MOTORRENNBOOT



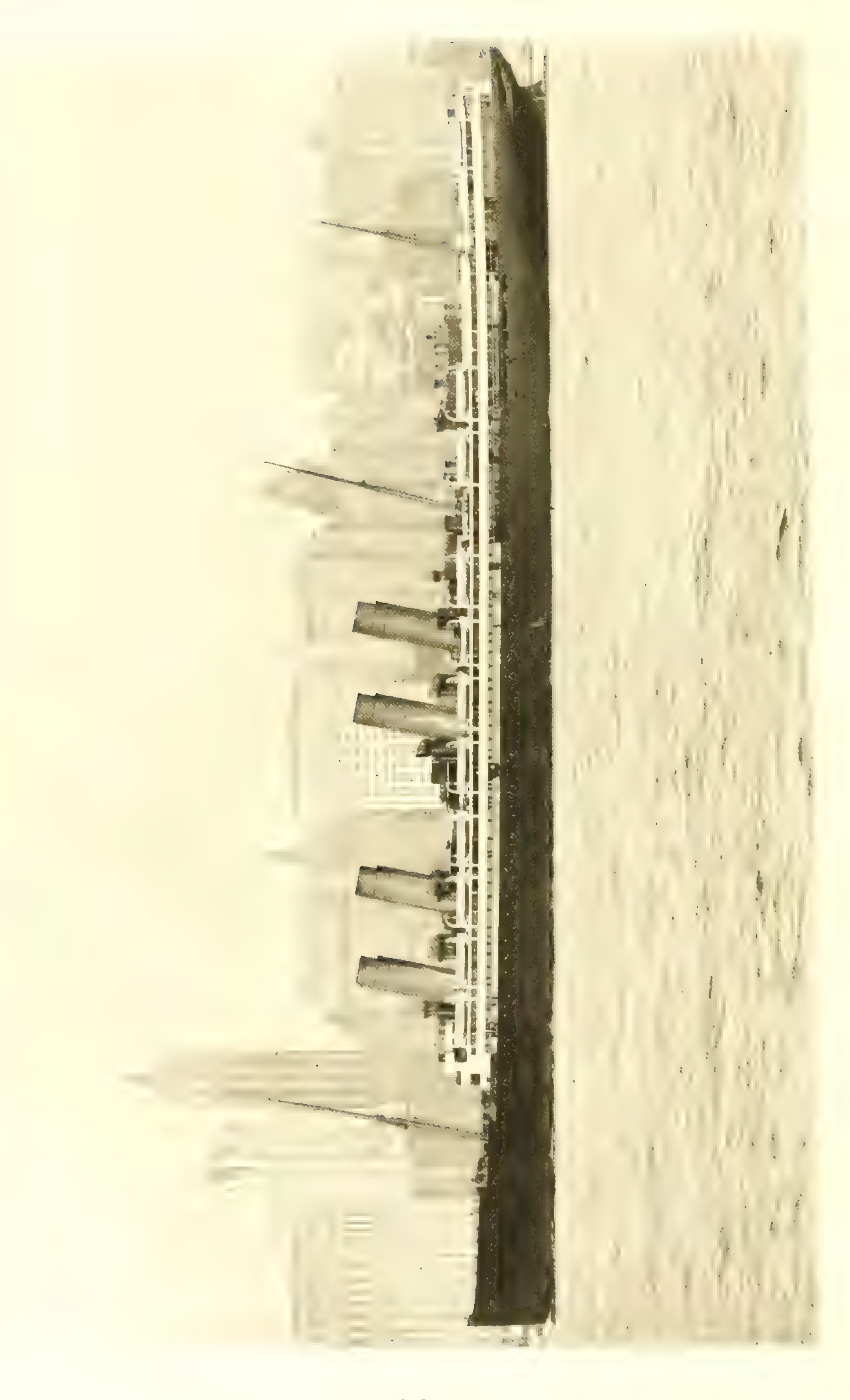
NACH PLÄNEN
VON
M. H. BAUER
BERLIN

MOTORTOURENBOOT



NACH PLÄNEN
VON
M. H. BAUER
BERLIN

SCHNELLDAMPFER „KRONPRINZESSIN CECILIE“ VOR DEN WOLKENKRATZERN IN NEW-YORK



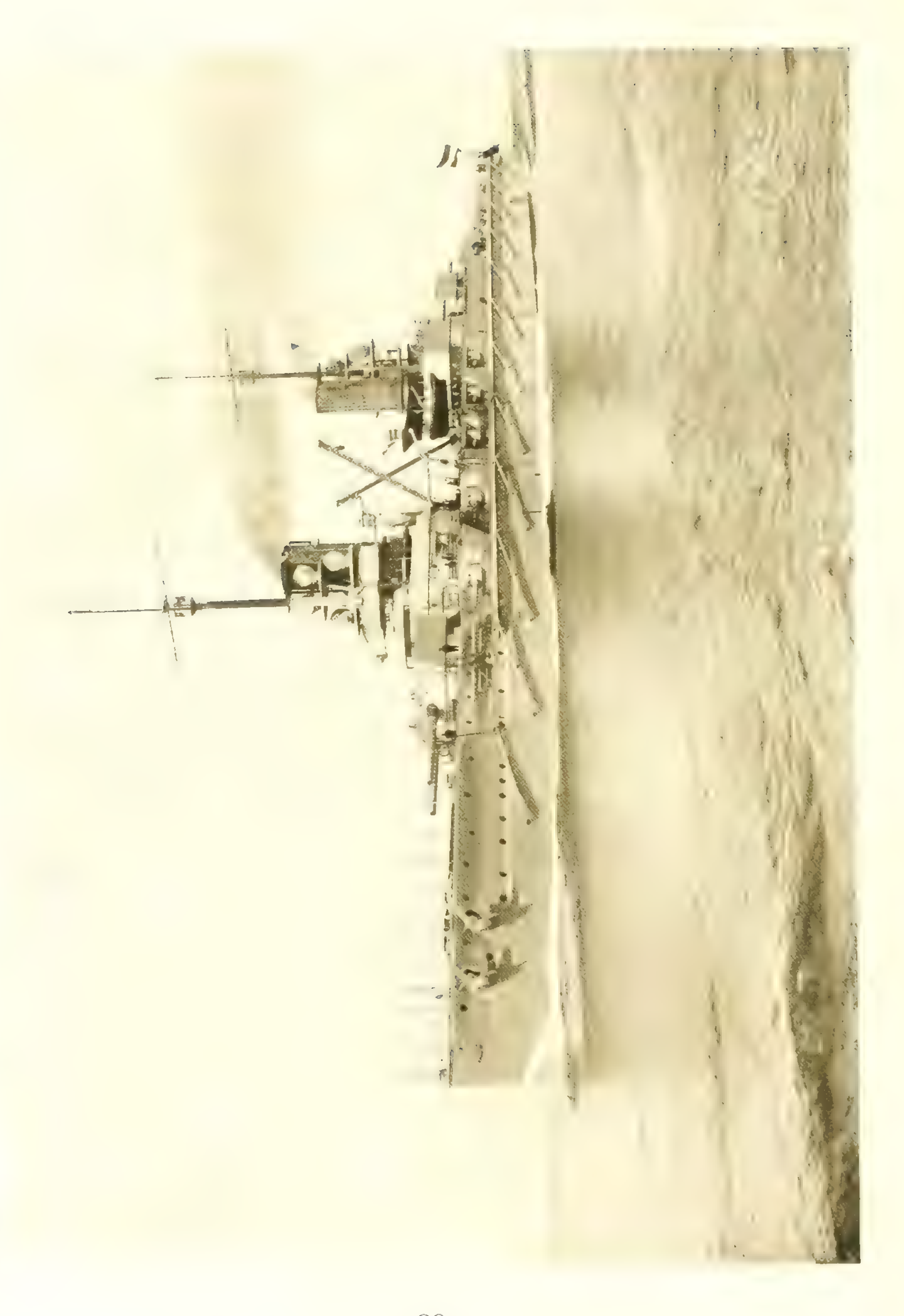
NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN
AUSFÜHRUNG: VULCAN-WERFT STETTIN



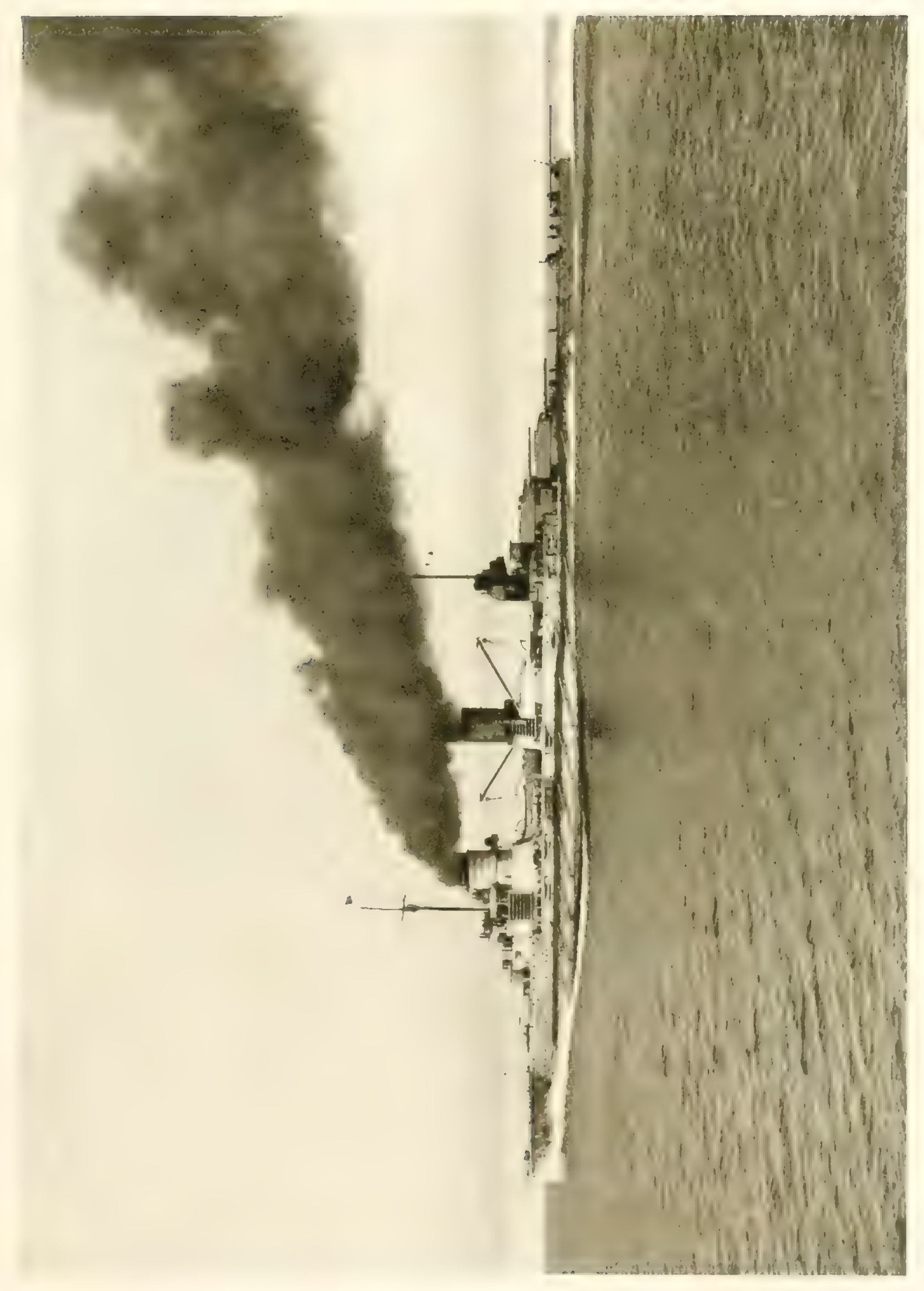
DAMPFER
„GEORGE
WASHINGTON“

NORDDEUTSCHER
LLOYD
BREMEN
AUSFÜHRUNG:
VULCAN-WERFT
STETTIN

S. M. LINIENSCHIFF
„PRINZREGENT
LUITPOLD“



BAUWERFT:
GERMANIA-WERFT
KIEL (1910)



S. M. GROSSER
KREUZER
„SEYDLITZ"

BAUWERFT:
BLOHM & VOSS
HAMBURG
(1910)

S. M. KLEINER
KREUZER
„STRALSUND“



BAUWERFT
AKTIEN-
GESELLSCHAFT
WESER
BREMEN (1910)

S. M. TORPEDOBOOT
„G. 8“



BAUWERFT:
GERMANIAWERFT
KIEL (1911)



SCHNELLDAMPFER „KRONPRINZESSIN CECILIE“ DES NORDDEUTSCHEN LLOYD WOHNKABINE

ENTWURF: RICHARD RIEMERSCHMID MÜNCHEN AUSFÜHRUNG: DEUTSCHE WERKSTÄTTEN FÜR HANDWERKSKUNST HELLERAU BEI DRESDEN

DAMPFER
„WASHINGTON“ DES
NORDDEUTSCHEN
LLOYD
TREPPENAUFGANG
ZUM REPRÄSEN-
TATIONSRAUM



ENTWURF:
BRUNO PAUL
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
VEREINIGTE
WERKSTÄTTEN
FÜR KUNST IM
HANDWERK A. G.
BREMEN

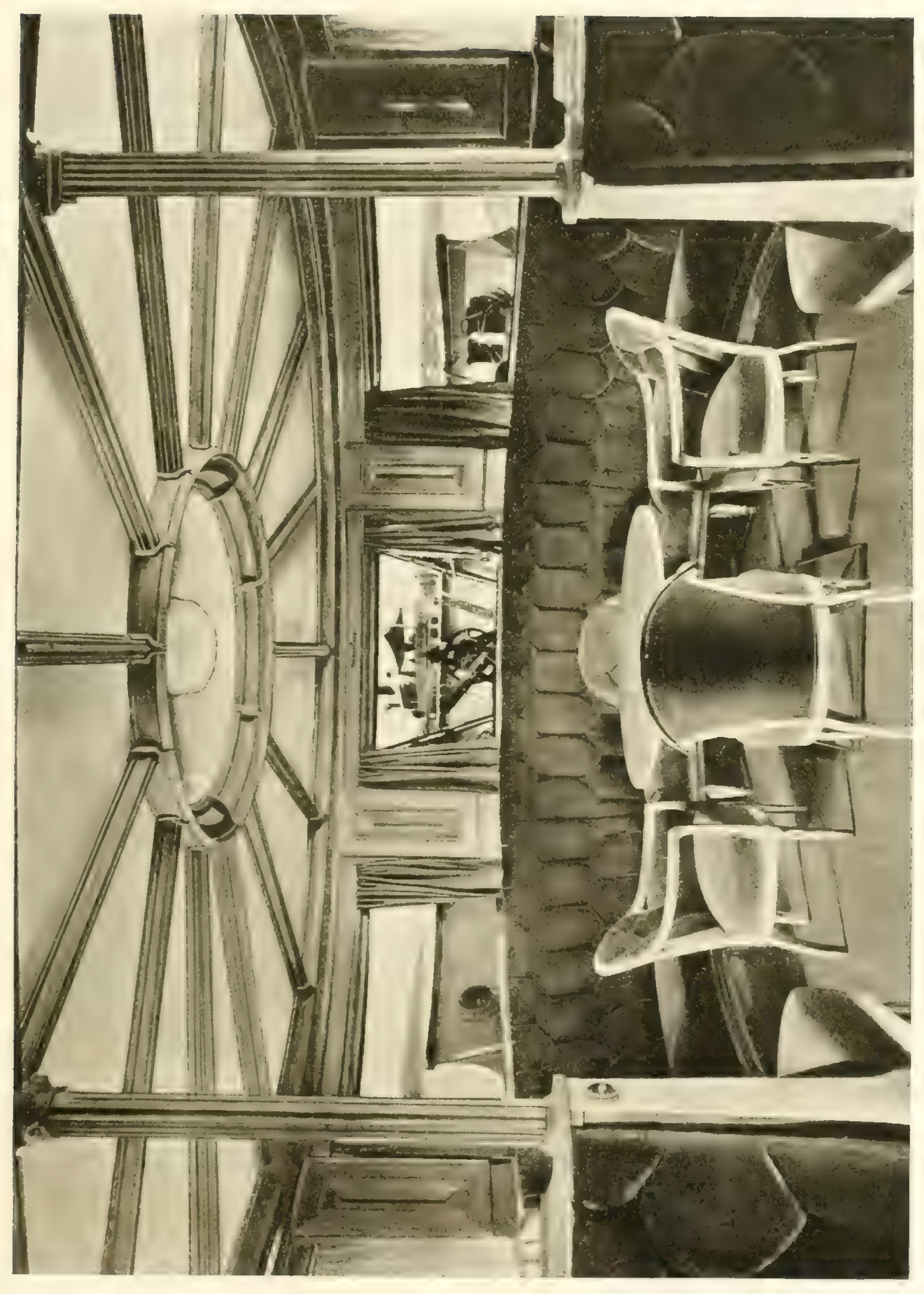


DAMPFER
„WASHINGTON" DES
NORDDEUTSCHEN
LLOYD
SALON

ENTWURF:
BRUNO PAUL
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
VEREINIGTE
WERKSTÄTTEN
FÜR KUNST IM
HANDWERK A.-G.
BREMEN

DAMPFER
„WASHINGTON" DES
NORDDEUTSCHEN
LLOYD
REPRÄSENTATIONS-
RAUM

ENTWURF:
BRUNO PAUL
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
VEREINIGTE
WERKSTÄTTEN
FÜR KUNST IM
HANDWERK A.-G.
BREMEN



BODENSEEDAMPFER
„FRIEDRICHSHAFEN"
SOFAECKE DER
KAJÜTE I. KLASSE

ENTWURF:
ARCHITEKT
BERNHARD
PANKOK
STUTTGART
AUSFÜHRUNG:
BRAUER & WIRTH
STUTTGART

BODENSEEDAMPFER
„FRIEDRICHSHAFEN“
KAJÜTE I. KLASSE



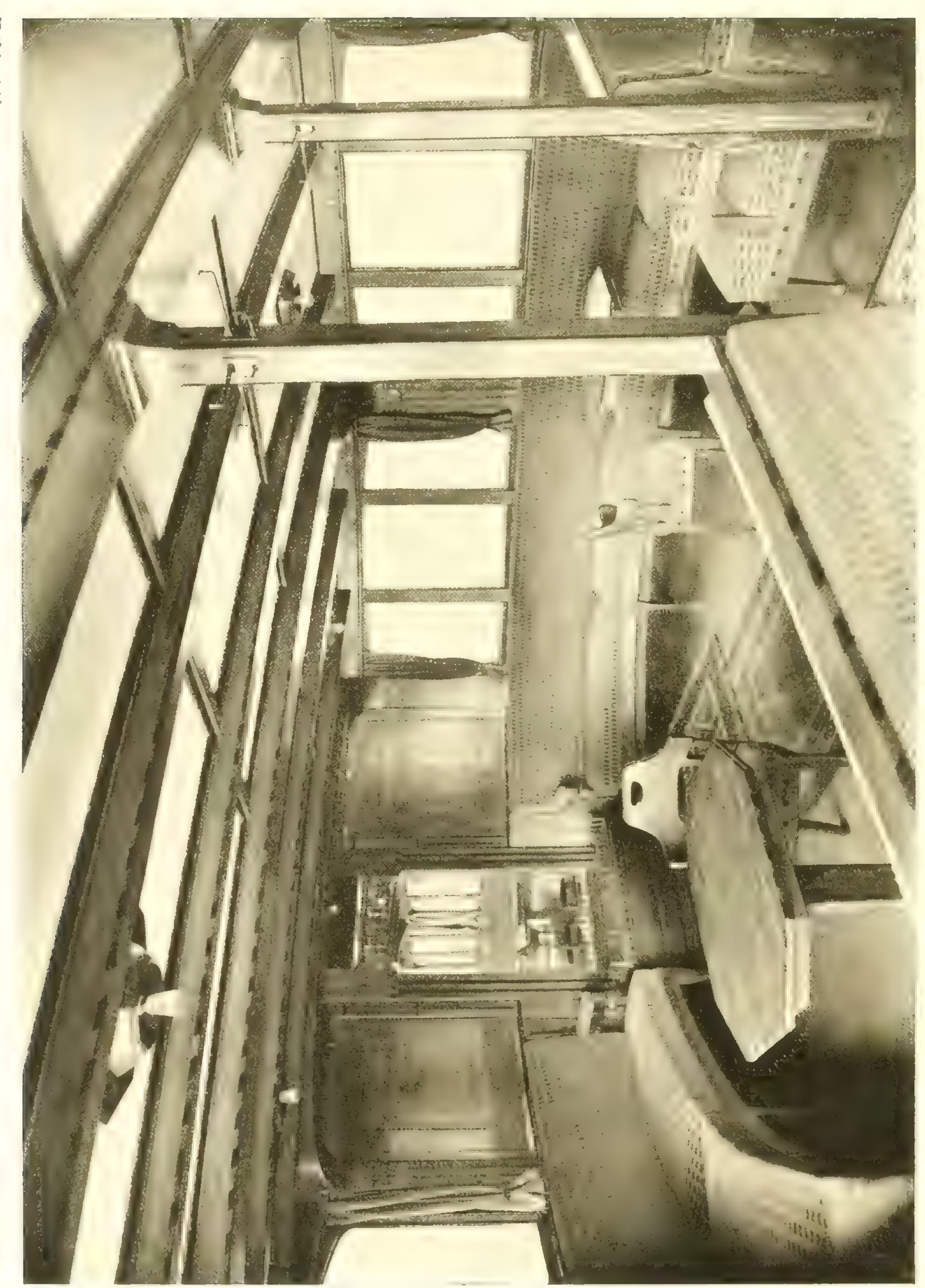
ENTWURF:
ARCHITEKT
BERNHARD
PANKOK
STUTTGART
AUSFÜHRUNG:
BRAUER & WIRTH
STUTTGART



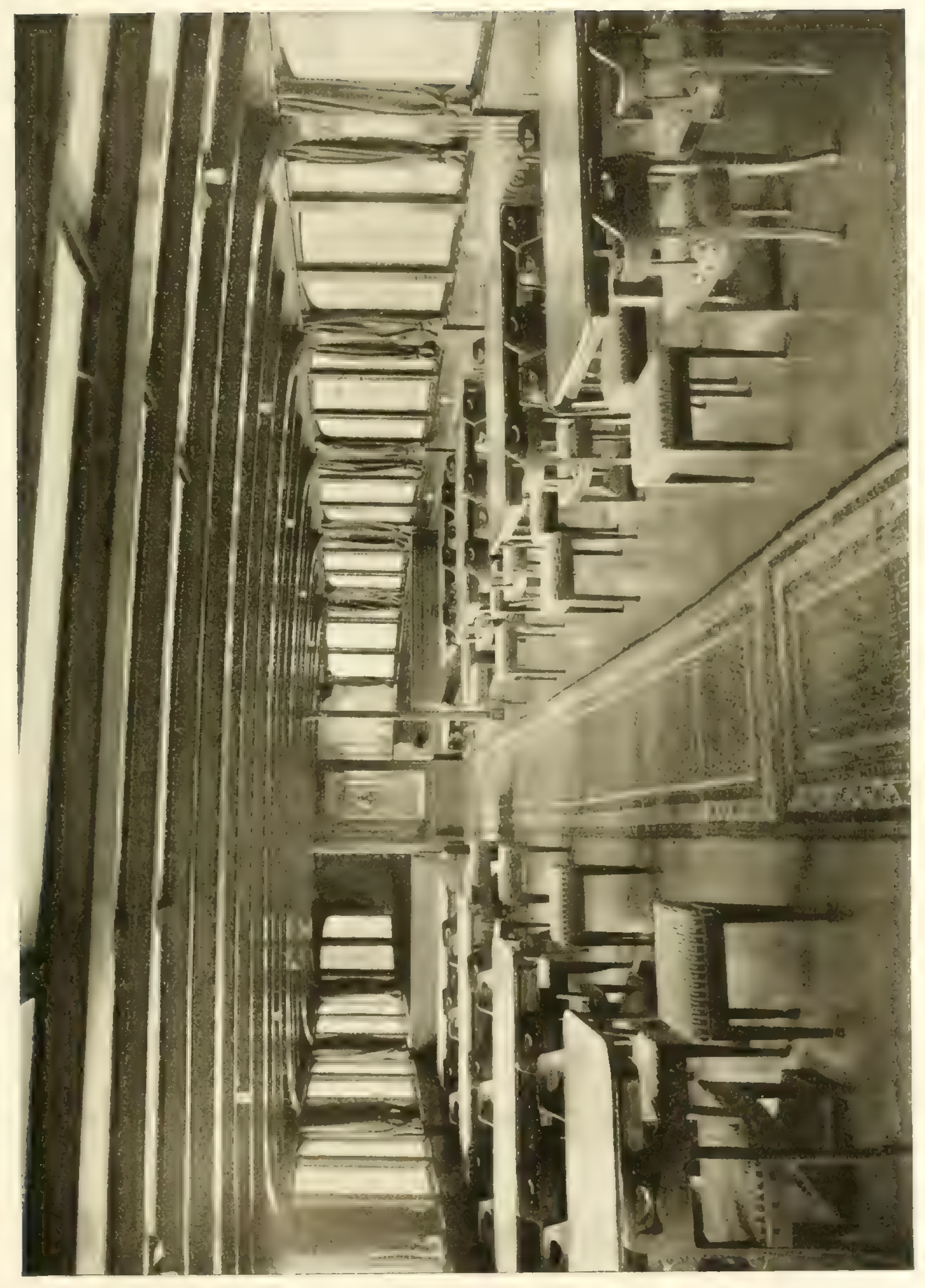
BODENSEEDAMPFER
„FRIEDRICHSHAFEN“
EINGANG ZUR
KAJUTE II KLASSE

ENTWURF
ARCHITEKT
BERNHARD
PANKOK
STUTTGART
AUSFÜHRUNG:
BRAUER & WIRTH
STUTTGART

SALON DES DAMPFERS „SCHILLER“ AUF DEM VIERWALDSTÄTTERSEE



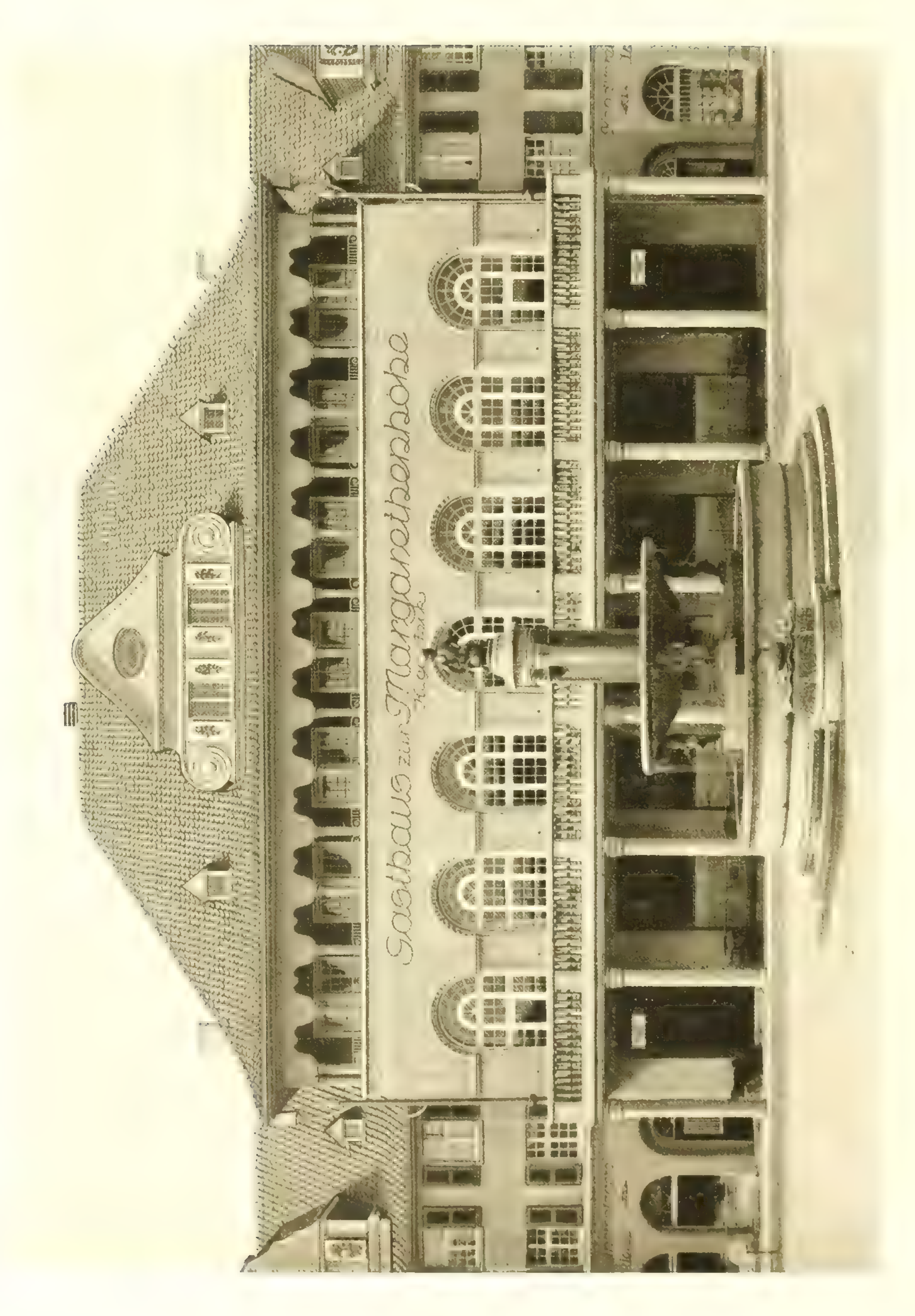
ENTWURF: ARCHITEKTEN RITTMEYER & FURRER WINTERTHUR
AUSFÜHRUNG: GILY-STEINER & CO WINTERTHUR



SALON
DES DAMPFERS
„SCHILLER“ AUF
DEM VIERWALD-
STÄTTERSEE

ENTWURF:
ARCHITEKTEN
RITTMEYER & FURRER
WINTERTHUR
AUSFÜHRUNG:
GILY-STEINER & CO.
WINTERTHUR

GASTHAUS ZUR MARGARETHEN-HÖHE
KOLONIE MARGARETHEN-HÖHE BEI ESSEN



ENTWURF: ARCHITEKT GEORG METZENDORF ESSEN



GRAND HOTEL
CONTINENTAL
MÜNCHEN
GARTENHOF MIT
BRUNNEN UND
TEEHAUS

ENTWURF:
ARCHITEKT
INO A. CAMPBELL
MÜNCHEN

GRAND HOTEL
CONTINENTAL
MÜNCHEN
MARMORTREPPEN-
HAUS



ENTWURF:
ARCHITEKT
FERDINAND GÖTZ



GRILL-ROOM IM
BOARDING-HOUSE
BERLIN

ENTWURF:
ARCHITEKT
KARL STAHL
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
HOHENZOLLERN-
KUNSTGEWERBE-
HAUS FRIEDMANN
& WEBER
BERLIN

„PARISIANA-
ETABLISSEMENT“
IN HAGEN I. W.
GARDEROBEN-
EINGANG UND
KASSE

ENTWURF:
ARCHITEKTEN
GEBR. LUDWIGS
HAGEN I. W.
UND DUISBURG



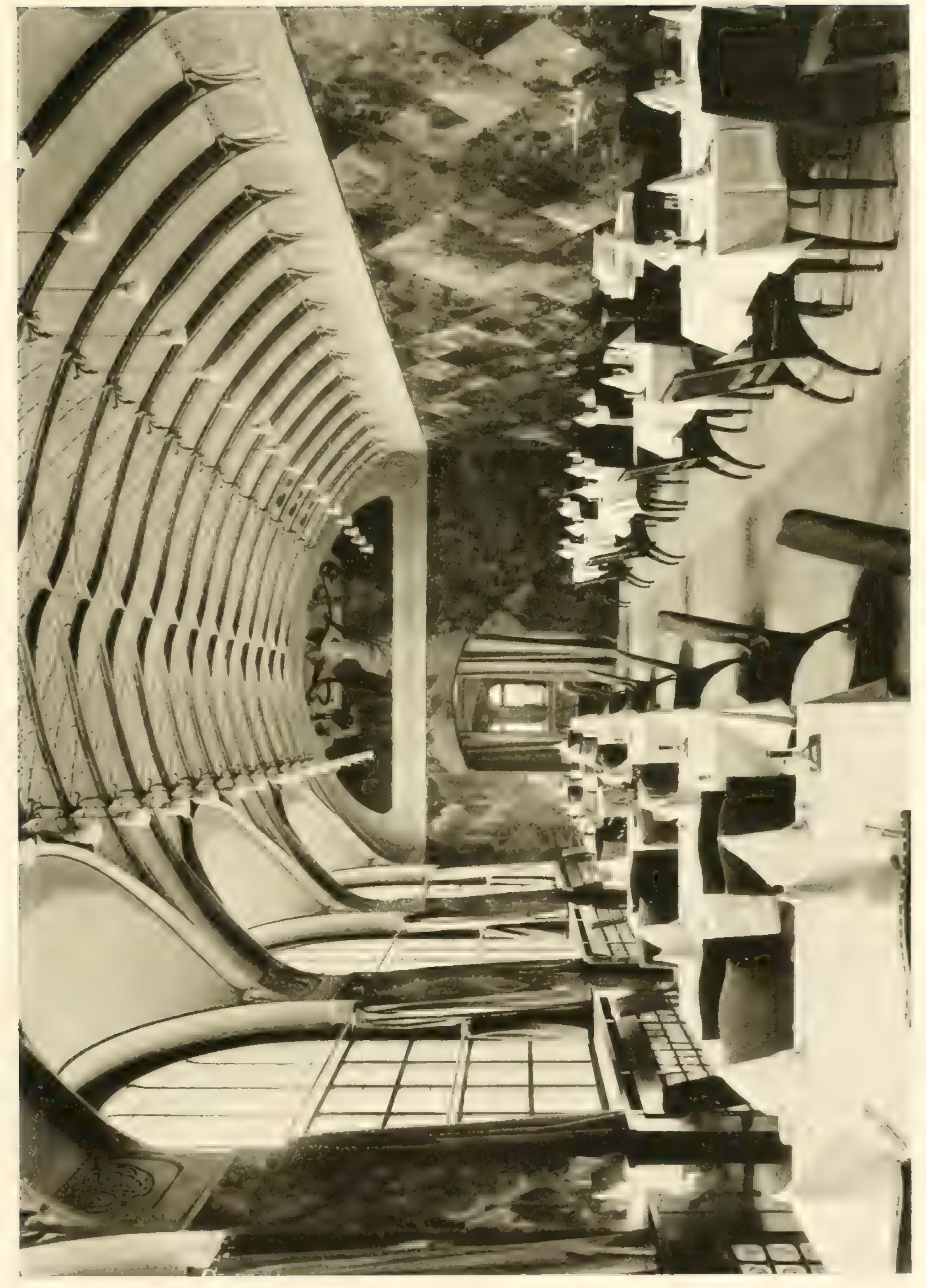
„PARISIANA-ETABLISSEMENT" IN HAGEN I. W. CABARET

ENTWURF: ARCHITEKTEN GEBR. LUDWIGS HAGEN I. W. UND DUISBURG

RESTAURANT
„ZUR GROSSEN
TABAKSPFEIFE“
WIEN



ARCHITEKT:
CESAR B. POPPOVITS
WIEN



WEINHAUS
„TRARBACH“
BERLIN

ARCHITEKT:
RICHARD
RIEMERSCHMID
MÜNCHEN

PRINZESS-CAFÉ
BERLIN



ENTWURF:
LUCIAN BERNHARD
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
DEUTSCHE
WERKSTÄTTEN A.-G.
HELLERAU
BEI DRESDEN



RESTAURANT
IM KÖNIGL.
KUNSTGEBÄUDE
STUTTGART

ARCHITEKT:
OSKAR PFENNIG
STUTTGART
AUSFÜHRUNG:
GEORG SCHÖTTLE
STUTTGART

TEEZIMMER

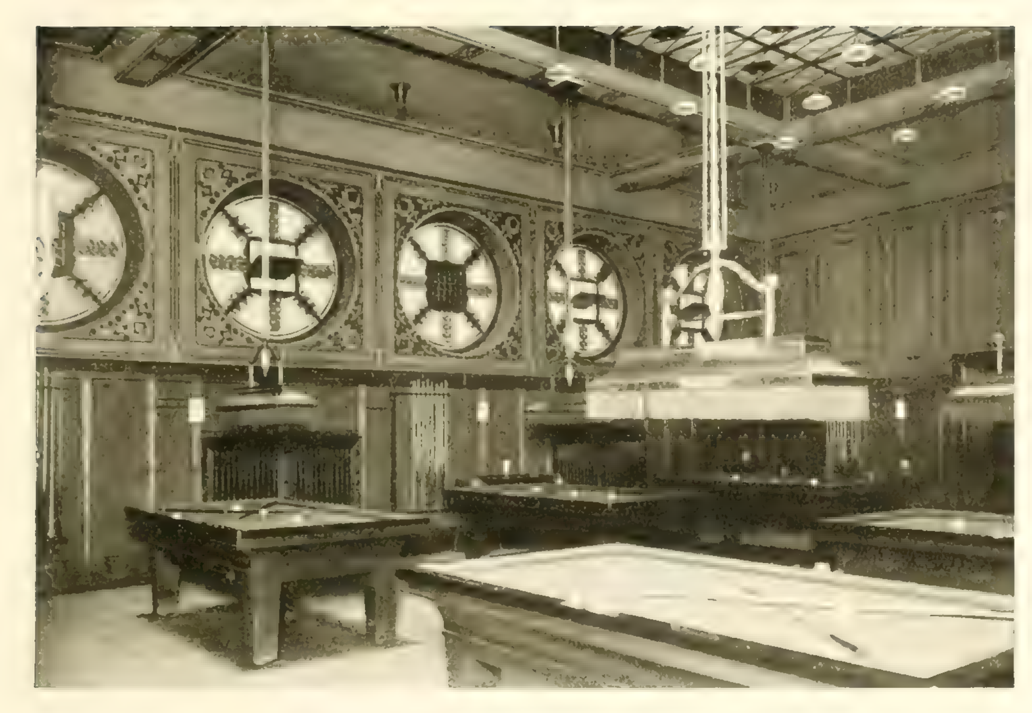


ENTWURF:
ARCHITEKT
ERNST FRIEDMANN
BERLIN
AUSFÜHRUNG:
HOHENZOLLERN-
KUNSTGEWERBE-
HAUS
FRIEDMANN &
WEBER
BERLIN

HERREN-
GASTZIMMER



ENTWURF:
MAX HEIDRICH
PADERBORN
AUSFÜHRUNG:
WERKSTÄTTEN
BERNARD STADLER
PADERBORN



CAFE „ASTORIA“
METZ

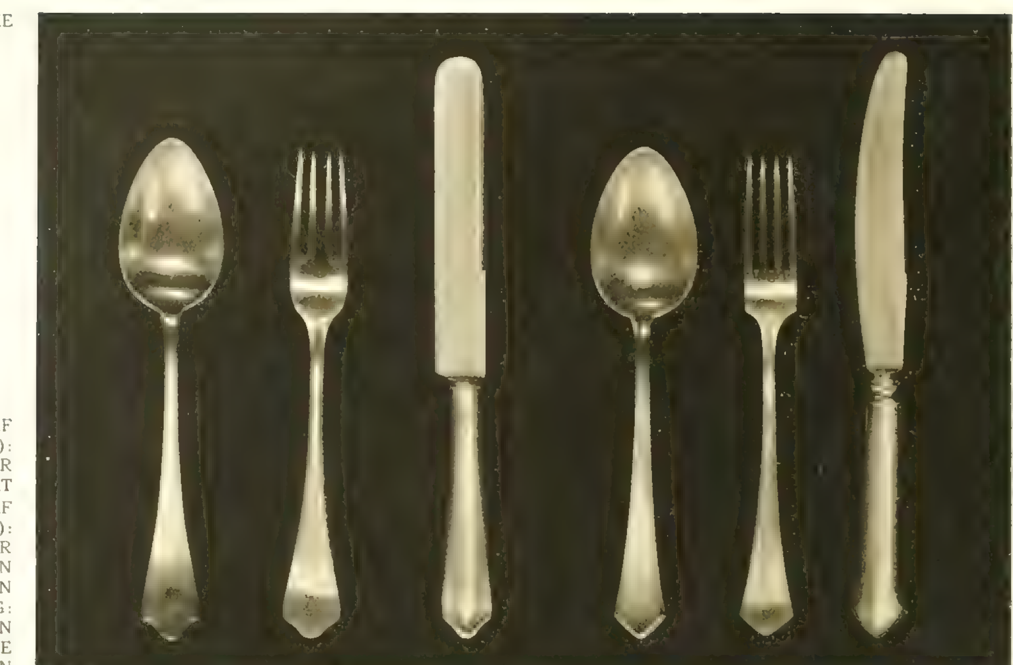
ARCHITEKT:
LUDWIG
PAFFENDORF
CÖLN



DACHGARTEN-
RESTAURANT
IM KAUFHAUS
CARL PETERS
CÖLN

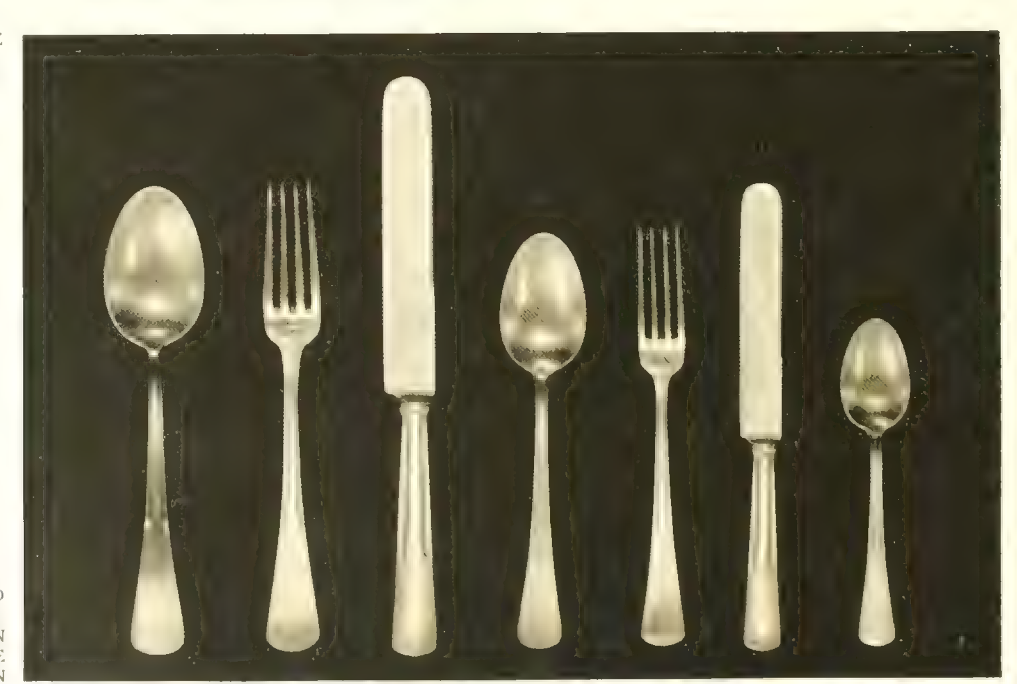
ARCHITEKT:
LUDWIG
PAFFENDORF
CÖLN

TAFELBESTECKE



ENTWURF (LINKS): ARTHUR BERGER STUTTGART
ENTWURF (RECHTS): ATELIER BRUCKMANN HEILBRONN
AUSFÜHRUNG: PETER BRUCKMANN & SÖHNE HEILBRONN

TAFELBESTECKE



ENTWURF UND AUSFÜHRUNG: PETER BRUCKMANN & SÖHNE HEILBRONN



TEEGESCHIRR

ENTWURF:
RICHARD
RIEMERSCHMID
AUSFÜHRUNG:
DEUTSCHE
WERKSTÄTTEN A.-G.
HELLERAU
BEI DRESDEN



KAFFEEKANNE

ENTWURF:
RICHARD
RIEMERSCHMID
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
DEUTSCHE
WERKSTÄTTEN A.-G.
HELLERAU
BEI DRESDEN

AUSFÜHRUNG:
BERNDORFER
METALLWAREN-
FABRIK
ARTHUR KRUPP
BERNDORF (N.-Ö.)

TAFELSERVICE
IN GLATTER UND
FACETTIERTER
AUSFÜHRUNG



AUSFÜHRUNG:
BERNDORFER
METALLWAREN-
FABRIK
ARTHUR KRUPP
BERNDORF (N.-Ö.)

TEESERVICE
FÜR HOTELS
UND GASTHÖFE

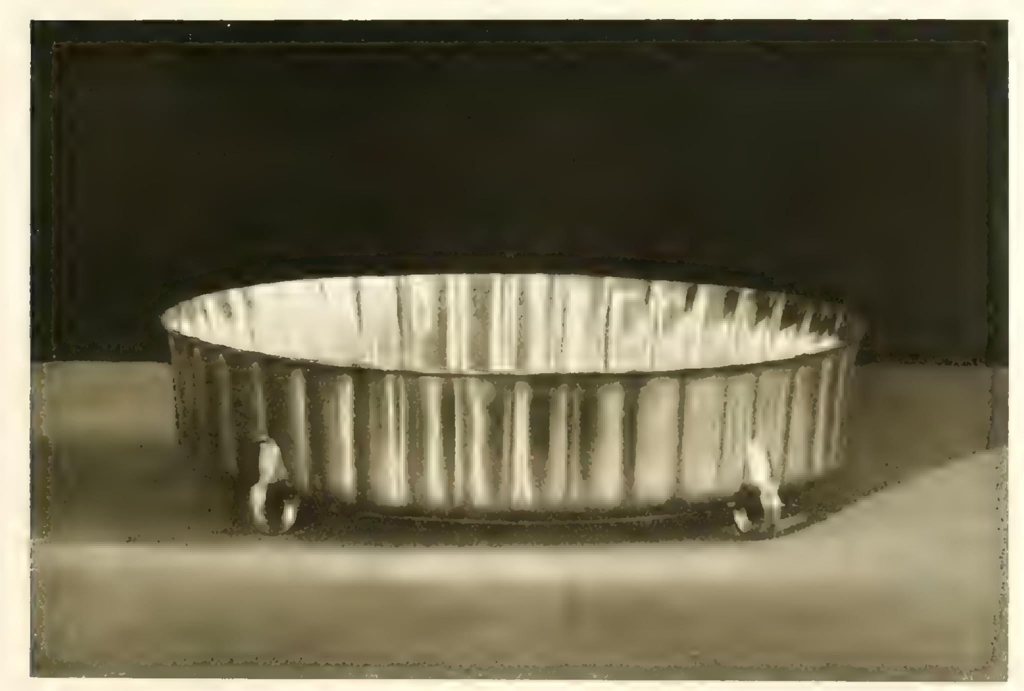


ENTWURF UND
AUSFÜHRUNG:
JOSEF WILM
BERLIN FRIEDENAU



FRÜHSTÜCKS-
SERVICE

ENTWURF UND
AUSFÜHRUNG:
JOSEF WILM
BERLIN-FRIEDENAU



FRUCHTSCHALE

ENTWURF:
W. WERSIN
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
DEUTSCHE
WERKSTÄTTEN A.-G.
HELLERAU
BEI DRESDEN

KAFFEEHAUS-
GESCHIRR IN
STEINGUT



ENTWURF:
ADELBERT
NIEMEYER
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
VILLEROY & BOCH
MÜNCHEN-
METTLACH

KAFFEEHAUS-
GESCHIRR IN
PORZELLAN



ENTWURF:
ADELBERT
NIEMEYER
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
GEBRÜDER
BAUSCHER A.-G.
WEIDEN (BAYERN)



KAFFEEHAUS-
GESCHIRR IN
STEINGUT

ENTWURF:
ADELBERT
NIEMEYER
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
VILLEROY & BOCH
MÜNCHEN-
METTLACH



MEISSNER
PORZELLAN

ENTWURF:
HENRY
VAN DE VELDE
WEIMAR
AUSFÜHRUNG:
KÖNIGL. PORZELLAN-
MANUFACTUR
MEISSEN

TAFELGESCHIRR
IN PORZELLAN



ENTWURF:
ADELBERT
NIEMEYER
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
JOH. HAVILAND
WALDERSHOF
(BAYERN)

TAFELGESCHIRR
IN PORZELLAN



ENTWURF:
ADELBERT
NIEMEYER
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
JOH. HAVILAND
WALDERSHOF
(BAYERN)



HOTEL-
WASCHGESCHIRR



ENTWURF:
ADELBERT
NIEMEYER
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
VILLEROY & BOCH
MÜNCHEN-
METTLACH

HOTEL-
WASCHGESCHIRR



ENTWURF:
ADELBERT
NIEMEYER
MÜNCHEN
AUSFÜHRUNG:
VILLEROY & BOCH
MÜNCHEN-
METTLACH

TRINKGLÄSER



ENTWURF:
PAUL WÜRZLER-
KLOPSCH
LEIPZIG
AUSFÜHRUNG:
VERBAND
DEUTSCHER GLAS-,
PORZELLAN- UND
LUXUSWAREN-
HÄNDLER
NÜRNBERG

WEIN-KARAFFEN



ENTWURF:
PAUL WÜRZLER-
KLOPSCH
LEIPZIG
AUSFÜHRUNG:
VERBAND
DEUTSCHER GLAS-,
PORZELLAN- UND
LUXUSWAREN-
HÄNDLER
NÜRNBERG



ÖSTERREICHISCHE BANKNOTE

ENTWURF:
KOLO MOSER
WIEN



ÖSTERREICHISCHE BANKNOTE

ENTWURF:
KOLO MOSER
WIEN

ENTWURF
M HENSELER
MAGDEBURG



CONRAD TACK & CIE

AKTIEN-
GESELLSCHAFT

AKTIE

№

ÜBER TAUSEND MARK

DEUTSCHER REICHSWÄHRUNG

Der Inhaber dieser Aktie ist mit dem Betrage von Tausend Mark Deutscher Reichswährung bei der Conrad Tack & Cie. Aktiengesellschaft in Berlin mit allen statutenmäßigen Rechten und Pflichten beteiligt.

Berlin, den 20. Juli 1913.

CONRAD TACK & CIE AKTIENGESELLSCHAFT

Der Aufsichtsrat: Der Vorstand:

Eingetr. in das Aktienbuch Fol Der Kontrollbeamte.

VORBEMERKUNG ZU DEN FOLGENDEN ABBILDUNGEN

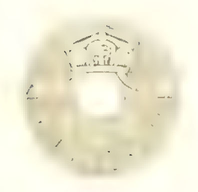
Die abgebildeten Münzen rühren z. T. von einem Wettbewerb des Dürer=bundes her. Ich glaube im Sinne ihrer Autoren zu sprechen, wenn ich sage, sie sind als eine Anregung, nicht als ein letztes Resultat anzusehen; aber sie sind alle vertieft in Stahl geschnitten und beweisen, wie sehr diese Technik in künstlerischer Wirkung der jetzt üblichen Herstellungsart überlegen sein kann. Die anderen Münzen sind Entwürfe für gelochtes Geld unserer Kolonien in Deutsch=Ostafrika, die seiner Zeit für die Hamburgische Münz=stätte angefertigt wurden. Wenn eine solche Neuausgabe von Geld beab=sichtigt ist, konkurrieren nämlich die verschiedenen Münzstätten um den Auftrag. Der Entwurf ist eine Dreingabe und für die Vergebung wohl nur von untergeordneter Bedeutung. Die mitabgebildeten Medaillen sollen gleichfalls die überlegenen Möglichkeiten der ursprünglichen Technik, auf die für neue Münzen unbedingt zurückgegriffen werden müßte, klar und eindringlich vor Augen führen.

Rudolf Bosselt

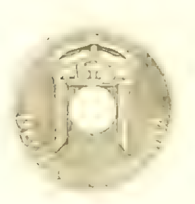


RUDOLF BOSSELT


RUDOLF BOSSELT

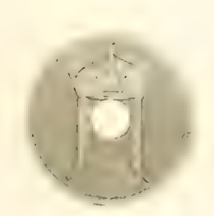

RUDOLF BOSSELT


RUDOLF BOSSELT


RUDOLF BOSSELT



RUDOLF BOSSELT



RUDOLF BOSSELT



A. KRAUMANN



MAXIMILIAN DASIO



MAXIMILIAN DASIO



MAXIMILIAN DASIO



MAXIMILIAN DASIO



FRIEDRICH LOMMEL



MAXIMILIAN DASIO



MAXIMILIAN DASIO



MAXIMILIAN DASIO



MAXIMILIAN DASIO



MAXIMILIAN DASIO

BAHNSTEIGHALLE
DES NEUEN
STUTTGARTER
HAUPTBAHNHOFES
(SIEHE AUCH
ABBILDUNG S. 21)



ENTWURF:
OBERINGENIEUR
SCHNUCKLER IN
GEMEINSCHAFT MIT
ARCHITEKT
WERNER ISSEL
BERLIN
GESAMT-
AUSFÜHRUNG:
FIRMA BREEST & CO.
BERLIN



Aktiengesellschaft Deutsche Kaliwerke

Aktie

Nr.

EINTAUSEND MARK

Der Inhaber dieser Aktie hat für den eingezahlten Betrag von

EINTAUSEND MARK

den statutengemäßen Anteil an dem Eigentum und dem Gewinn der

AKTIENGESELLSCHAFT DEUTSCHE KALIWERKE ZU BERNTERODE.

Bernterode (Untereichsfeld), den 14. Februar 1911

Aktiengesellschaft Deutsche Kaliwerke

Der Aufsichtsrat: | Der Vorstand:

W. Kain

DRUCK VON J. C. KÖNIG & EBHARDT HANNOVER
ABTEILUNG FÜR WERTPAPIERE



H. BAHLSENS
KEKS-FABRIK
HANNOVER



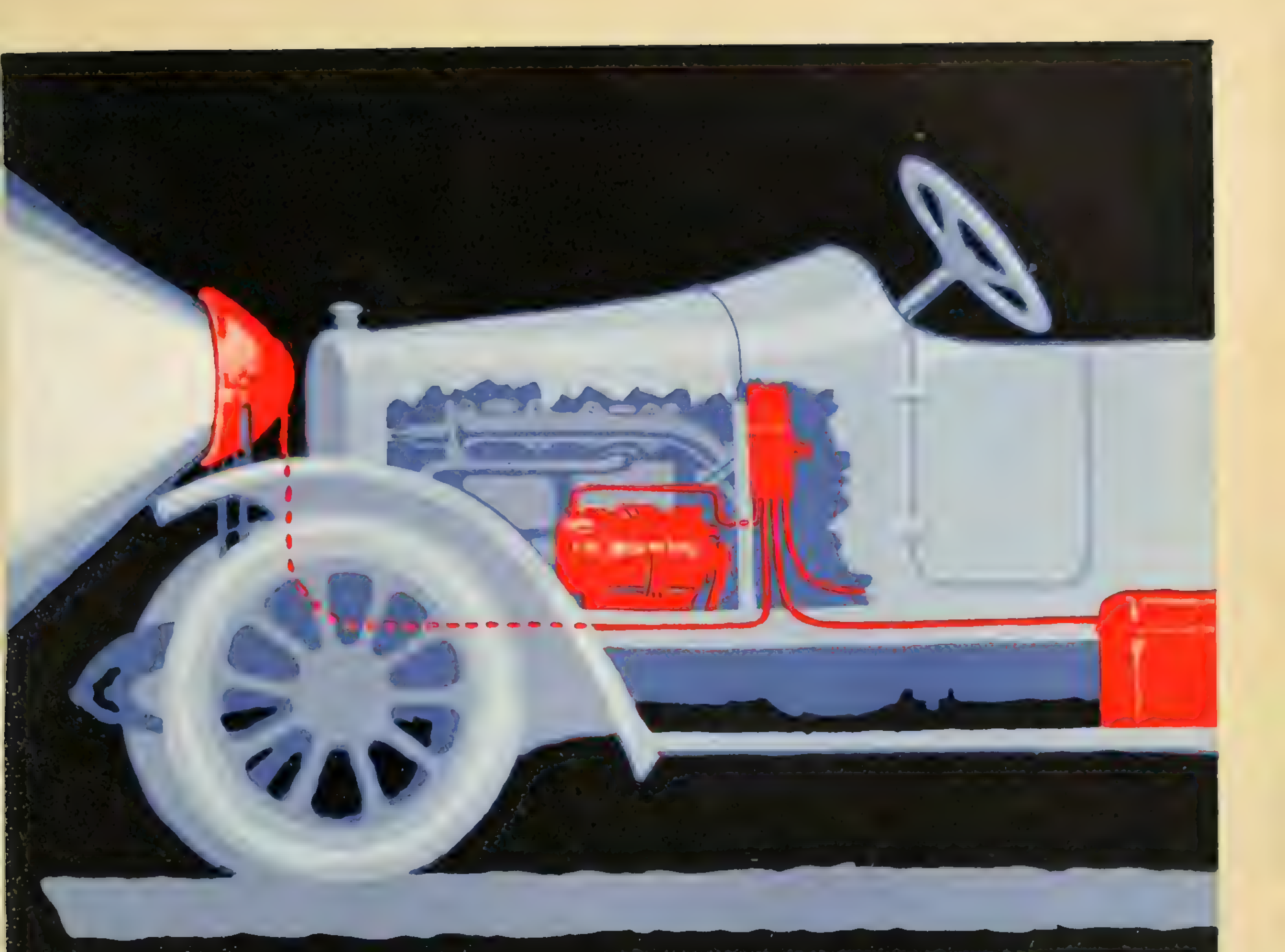
GESCHÄFTSWAGEN DER H. BAHLSENS KEKS-FABRIK, HANNOVER



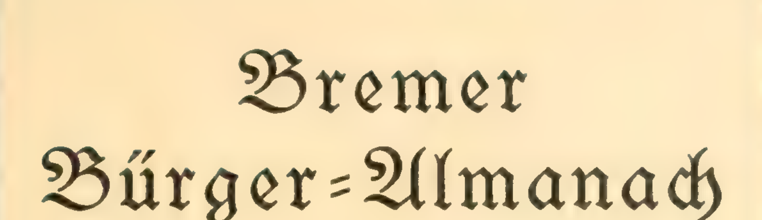


Gefchäftsautomobil der Cigarettenfabrik „Manoli“ Berlin




Bosch-
Licht
BERN
HARD





Bremer Bürger-Almanach

Das
Jahrbuch
für alle, die mit
dem hanseatischen Handel
in Beziehung stehen

Zeichnungen
von Walter Troll
Bremen

1914

Hanseatische Verlags-Anstalt

Buhe-Fraktur, geschnitten nach Entwürfen von Walter Buhe, Berlin, von der Schriftgießerei D. Stempel A.-G. Frankfurt a. M.

EHMCKE

DIE NEUESTE SCHRIFT DER
SCHRIFT-GIESSEREI UND
MESSINGLINIEN-FABRIK
D. STEMPEL AKTIEN-GES.
FRANKFURT A. MAIN-SÜD
NACH ZEICHNUNG VON
PROFESSOR F. H. EHMCKE

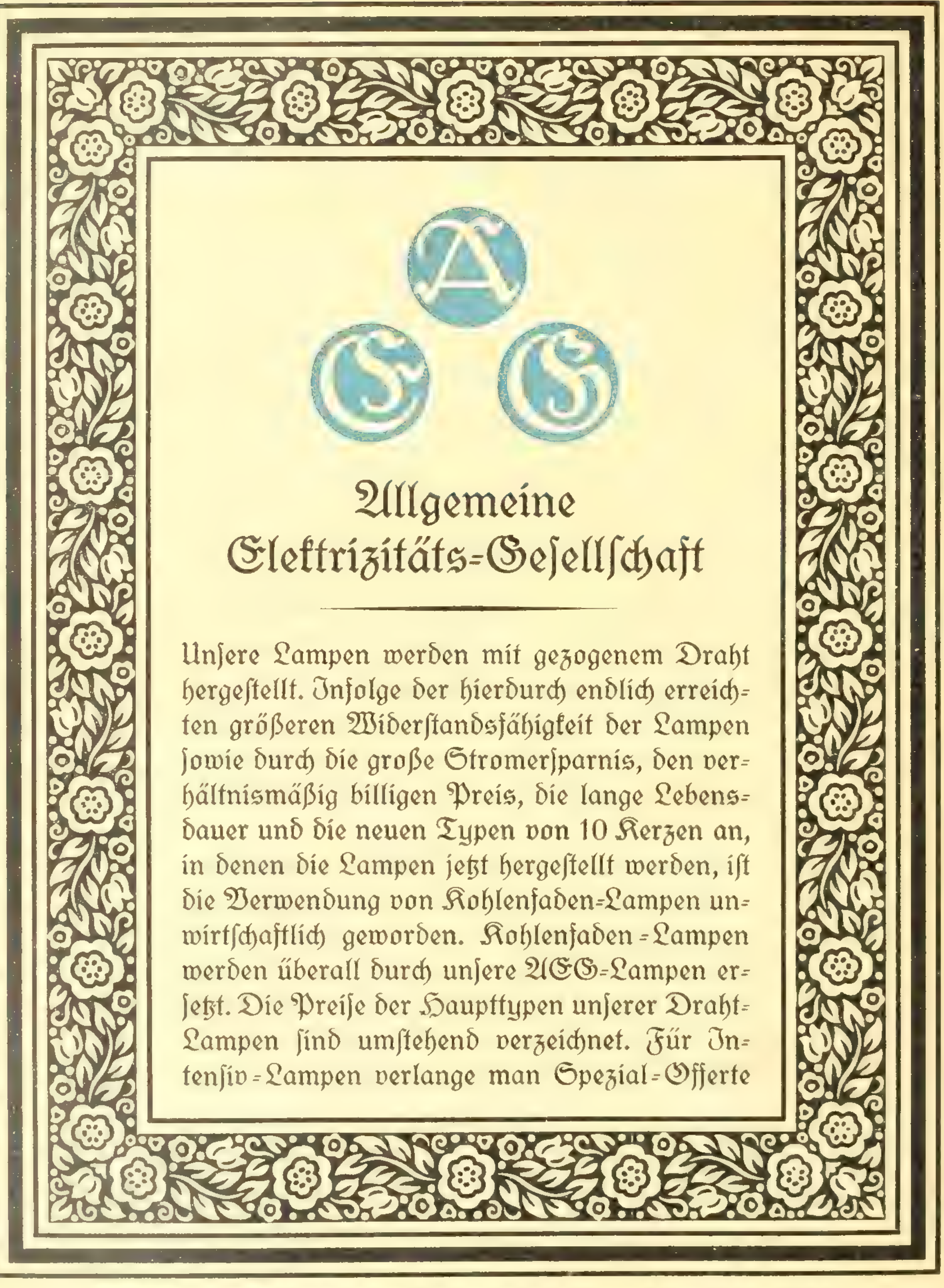


F Ü H R E R
DURCH DIE AUSSTELLUNG FÜR HANDEL UND VERKEHRSWESEN UNTER DEM PROTEKTORAT SR. KAIS. UND KÖNIGL. HOHEIT DES KRONPRINZEN DES DEUTSCHEN REICHES UND VON PREUSSEN

BERLIN

EHRENAUSSCHUSS

Exzellenz Graf v. Blumental, Geheimer Regierungsrat Dr. Harald Brendel, Profeſſor Heinrich Heimgarten, Dr. ing. Adalbert Hannsen, Juſtitzrat Dr. jur. Thomas Hohenemser, Graf Leopold v. Winterfeld, Zivil-Ingenieur Wilhelm Beſtheim, Dr. ing. Bruno Eberhard Mentzel, Profeſſor Friedrich Mondanus



[illegible] geschnitten nach Entwürfen von Walter Buhe, Berlin, von der Schriftgiesserei D. Stempel A.G. Frankfurt a. M.

MÜNCHEN. Sechs bewährte und bekannte Künstler des Plakats: Glass, Heubner, Moos, Preetorius, Schwarzer und Zietara, haben sich zusammengefunden zu einer Arbeitsgemeinschaft, die ein neuartiges Geschäftsprinzip zum Ausgangspunkt nimmt, beileibe aber kein „künstlerisches Programm" darstellt. Im Gegenteil, die individuellen Nuancen, die die hier vereinigten Künstler bisher in ihren Werken bekundeten, sollen auch künftig hin mit allem Nachdruck betont werden, um im Rahmen der Vereinigung, die sich ohne alle Prätension „Die 6" nennt, ein möglichst mannigfaltiges Bild der künstlerischen Plakatmöglichkeiten aufweisen zu können. Das Arbeitsprinzip der „6" ist das des friedlichen Wettstreits unter einander. Wendet sich nämlich ein Auftraggeber an die Geschäftsstelle der „6", so findet sein Auftrag in der Weise seine Erledigung, daß jeder der „6" für den geforderten Zweck einen Plakatentwurf in kleinem Ausmaß fertigt. Dem Besteller stehen also sechs nach Temperament, Ausdeutung der Idee und künstlerischem Charakter durchaus verschiedenartige Lösungen zur Verfügung, von denen er sich diejenige zur Ausführung wählen kann, die seinem Geschmack, der Richtung seines Geschäftes oder seinen propagandistischen Absichten am meisten zusagt. Der vom Besteller gewählte Entwurf wird sodann von dem Entwurfskünstler in der Originalgröße (bis zum Höchstausmaß 91 cm : 125 cm) direkt zur Druckvorlage ausgearbeitet. Das Gesamthonorar für die sechs Entwurfs-Skizzen und den ausgeführten Entwurf beträgt ein für allemal 250 Mk. Es ist ferner die Bedingung daran geknüpft, daß die Druckausführung des Plakats den Vereinigten Druckereien (G. Schuh & Cie.), G. m. b. H., München, übertragen wird, da diese Anstalt den Künstlern der „6" durch ihre Leistungsfähigkeit und mit ihrem guten Ruf dafür garantiert, daß die Originale in mustergültiger Weise reproduziert werden. Bei den Vereinigten Druckereien (G. Schuh & Cie.) G. m. b. H., München, ist auch die Geschäftsstelle der „6" etabliert und eine ständige Ausstellung ihrer Arbeiten eingerichtet. Als erste Kollektiv-Leistung haben „Die 6" in diesen Tagen die außerordentlich kraftvollen und frischen, von allen guten Geistern der Plakatmäßigkeit erfüllten Plakate für die Propaganda ihrer eigenen Arbeit affichieren lassen.

G. J. Wolf-München.

Aus „Der Zwiebelfisch", Heft 1, VI. Jahrgang 1914, Hans von Weber, München:

EINE ENTZÜCKENDE REKLAME-IDEE führen die Vereinigten Druckereien (G. Schuh & Cie.) in München aus. Sie haben sich sechs Künstler unter dem Gruppennamen „Die 6" verpflichtet, nämlich Glass, Heubner, Moos, Preetorius, Schwarzer und Zietara. — Jeder Auftrag wird von allen sechs Künstlern zunächst in kleinen Skizzen ausgeführt und der Besteller kann sich eine davon wählen, die andern schickt er zurück. Der Preis ist einschließlich Ausführung des gewählten Entwurfes nur Mk. 250.-. Auch alle anderen Gebiete der Graphik, Katalog-, Geschäftskarten-, Inserat-Entwürfe, werden in gleicher Weise bearbeitet. — Als Muster erschienen kürzlich in München sechs Plakate der Firma gleichzeitig nebeneinander an den Plakatwänden, — ein köstlicher Anblick voll künstlerischen Reizes. — Ein wahrer Rausch voll Farbenpracht, guter Einfälle und gefälliger Linien. — Die Idee ist so klug und liebenswürdig zugleich, daß man der Firma im Interesse der Belebung unseres Straßenbildes nur besten Erfolg wünschen kann.


DIE 6
„DIE SECHS"
F·P·GLASS, F·HEUBNER, C·MOOS,
E·PREETORIUS, M·SCHWARZER,
W·ZIETARA
PLAKATE DER SECHS DRUCKEN NUR-
VEREINIGTE DRUCKEREIEN, SCHUH & C°
MÜNCHEN
HERRENSTRASSE, 6 / TELEFON, 1872
GLASS
14


DIE SECHS
F.P. Glass F. Heubner. C. Moos. E. Pretorius. M. Schwarzer. W. Ziegtara
Plakate der „Sechs"
drucken nur die Vereinigten Druckereien G. Schuh & Cie München Herren


F.P.GLASS
F.HEUBNER
DIE
6
C.MOOS
E.PREETORIUS
M.SCHWARZER
W.ZIETARA
C.MOOS
PLAKATE DER SECHS DRUCKEN NUR DIE
VEREINIGTEN DRUCKEREIEN. G. SCHUH & CIE.
MÜNCHEN HERRNSTR 6 TELEPHON 1872


Die 6
P·GLASS · F·HEUBNER · C·MOOS · E·PREETORIUS
M·SCHWARZER · W·ZIETARA
Plakate der „Sechs“ drucken nur die
Vereinigten Druckereien G·Schuh & Cie
MUENCHEN


DIE
6
C. Moss
F. Heubner
E. P. Glass
E. Preetorius
M. Schwarzer
W. Zietara


F.P.GLASS – F.HEUBNER – C.MOOS
E.PREETORIUS – M.SCHWARZER – W.ZIETARA
DIE
6
ZIETARA
PLAKATE DER 6 DRUCKEN NUR DIE
VEREINIGTEN DRUCKEREIEN
G.SCHUH & CIE. MÜNCHEN
HERRNSTR. 6 – TEL. 1872


GLASS
14
VEREINIGTE DRUCKEREIEN =
G·SCHUH & Cie
MÜNCHEN / HERRNSTRASSE / 6 / TELEPHON / No 1872·/
STÄNDIGE AUSSTELLUNG VON ORIGINALPLAKATEN DER „SECHS"



M. DuMont Schauberg, Koln.




DEUTSCHE WERKBUND-
AUSSTELLUNG
KUNST IN HANDWERK,
INDUSTRIE UND HANDEL · ARCHITEKTUR
MAI
CÖLN 1914
OCT.



Neuer Deutscher Hausrat

Wir sind seit 16 Jahren im Geiste der neuzeitlichen Wohnungskunst tätig und glauben mit unseren preiswerten Arbeiten den höchsten Anforderungen an ein praktisches, gediegenes und schönes Möbel zu genügen.



Alles von uns gelieferte Hausgerät ist von Künstlern und Handwerkern gemeinsam geschaffen; aus bestem Rohstoff, dauerhaft, bequem im Gebrauch, Handhabung und Reinigung; von edelstem Geschmack, deutsch im besten Sinne des Wortes: einfach, schlicht und natürlich. * Wer Wert darauf legt, daß sein Wohnraum zu den geschmacklich besten zählt, verlange unsere Preisbücher H 25 Mark 5.— (zeigt reiche, nur handgearbeitete Möbel), L 25 Mark 2.50 (nach Zeichnungen) oder D 25 Mark 1.80 (nach Photographien). Die beiden letzteren Preisbücher enthalten preiswerte Möbel.

Deutsche Werkstätten

Hellerau bei Dresden * München, Wittelsbacherplatz 1 * Berlin, Bellevuestraße 10 u. Königgrätzer Str. 22 * Dresden, Ringstr. 14 u. 15 * Hannover, Königstr. 37A.

Die Einrichtung von Sanatorien und Hotels ist unser Spezialgebiet.


„Columbus"
Ein neuer Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd Bremen
COLUMBUS

DEUTSCHE LINOLEUM-WERKE

H · A · N · S · A

Die ältesten Linoleum-Werke in

DELMENHORST

erzeugen das als gut und zuverlässig wohlbekannte

HANSA-LINOLEUM

und geben ihm durch Musterung von Künstlerhand
auch in Form und Farbe weitgehende Vollendung



Hansa-Kork-Granit / Hansa-Kork-Inlaid

Hansa-Wand-Kork sind eigenartige Erzeugnisse interessant in Machart und Ausdruck







ZEISS
FELDSTECHER
FÜR
REISE
JAGD
SPORT
VERGRÖSSERUNG
4-16 FACH
• HOHE LICHTSTÄRKE •
GROSSES GESICHTSFELD
ZU BEZIEHEN ZU ORIGINALPREISEN
DURCH DIE MEISTEN OPTISCHEN GESCHÄFTE
BERLIN
HAMBURG
LONDON
MAILAND
CARL ZEISS
JENA
PARIS
ST PETERSBURG
TOKIO
WIEN
PROSPEKT
T 379
KOSTENFREI


Hamburg-Amerika
Linie



ROERTS HANNOVER



ANGEGLIEDERT AN DIE SCHULE: REIMANN

HÖHERE FACHSCHULE FÜR DEKORATIONS: KUNST

G.M.B.H. UNTER STAATL. BEIHILFE
UNTERHALTEN VOM VERBANDE
BERLINER SPEZIALGESCHÆFTE
UND DEM DEUTSCHEN WERKBUND
DIREKTOR ALBERT REIMANN
AUSFÜHRUNG KÜNSTLERISCHER
SCHAUFENSTER-DEKORATIONEN
BERLIN W. 30 LANDSHUTERSTR. 38
PROSPEKT FREI


CLARFELD & SPRINGMEYER
FABRIK VON NEUSILBER U. ALFENIDE-WAREN
HEMER i. W.
LIEFERUNG NUR AN WIEDERVERKÄUFER
LEHMANN
STEGLITZ



Friſcher
Vorrat
Friſchhaltung
aller Nahrungsmittel durch
Weck
Konſervengläſer und
Steriliſierapparate
für den Hausgebrauch
Jll. Broſchüre franko
J. Weck G.m.b.H.
Öflingen 28 ,Baden

HAMBURG-AMERIKA LINIE, AFRIKA-DIENST

Woermann-Linie A.-G.

Vergnügungsreisen von Hamburg nach Portugal, Marokko und den Mittelmeerhäfen, ferner Madeira und den Kanarischen Inseln sowie nach Togo und Kamerun

und



Vertreter in Berlin:
GUSTAV PAHL, NW., Neustädtische Kirchstraße 15

Deutsche Ost-Afrika-Linie

HAMBURG-BREMER AFRIKA-LINIE A.-G.

BENZ
LUXUSWAGEN

THROM

